



DECISION DU PRESIDENT N° 2025_027 DU 05 MARS 2025

OBJET : ATTRIBUTION DU MARCHÉ SUBSEQUENT N° 2025S19A3TC1L2 RELATIF A LA FOURNITURE DE CARBURANTS STOCKES POUR STATIONS DE DISTRIBUTION INTERNES.

Contexte

L'Agglomération d'Agen a lancé une consultation pour la Fourniture de carburants stockés Lot 2 – Carburants pour stations de distribution internes pour les services de l'Agglomération d'Agen.

Il s'agit d'un marché subséquent issu de l'accord cadre de Fourniture de carburants 2023TC01 concernant un groupement d'achats de Fournitures de la Ville d'Agen, de la Ville de Pont-du-Casse et de l'Agglomération d'Agen.

Les titulaires du lot 2 de l'accord-cadre susvisé sont les suivants :

- PECHAVY ENERGIE ZI Le Treil – 612 Avenue du Brulhois 47520 LE PASSAGE - Siret : 750 593 410 00012
- DYNEFF SAS - 1300 Avenue Albert Einstein 34060 MONTPELLIER - Siret : 305 800 997 01000
- SAS LOUDA AGEN - 29 rue des Cornières 47 000 AGEN - Siret : 388 244 758 00016

Exposé des motifs

À la date limite de réception des offres fixée le 05/03/2025 à 11h00, 3 offres ont été réceptionnées.

Le 05/03/2025, la Commission Marchés à Procédure Adaptée, après analyse des plis, a proposé de retenir l'offre de la société **SAS LOUDA AGEN** - 29 rue des Cornières 47 000 AGEN - Siret : 388 244 758 00016, pour un montant estimatif de **45 235.00 € HT**, soit **54 282.00 € TTC**.

Cadre juridique de la décision

VU les articles L. 2122-1 et R. 2122-2 du Code de la commande publique,

VU l'article 1.1 de la délibération du conseil d'Agglomération en date du 20 janvier 2022 donnant délégation au Président pour prendre toute décision concernant la préparation, l'exécution et le règlement des marchés de travaux, de fournitures et de services, sans limite de montant, y compris pour les marchés formalisés au-delà des seuils européens.

VU l'arrêté n°2022-AG-199 en date du 26/09/2022 donnant délégation de fonction à Madame Clémence BRANDOLIN-ROBERT, Représentant du pouvoir adjudicateur,

VU l'avis favorable de la Commission Marchés à Procédure Adaptée en date du 05/03/2025,

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ **D'ATTRIBUER ET DE SIGNER** le marché subséquent N° **2025S19A3TC1L2** relatif à la « fourniture de carburants stockés Lot 2 – Carburants pour stations de distribution internes pour les services de l'Agglomération d'Agen » avec la société **SAS LOUDA AGEN** - 29 rue des Cornières 47 000 AGEN - Siret : 388 244 758 00016, pour un montant estimatif de **45 235.00 € HT**, soit **54 282.00 € TTC**.

2°/ **DE DIRE** que les crédits sont prévus au budget 2025.

Le Président
certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte
informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours
pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de
Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités
de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Pour extrait conforme
Pour le Président

Clémence BRANDOLIN ROBERT



DECISION DU PRESIDENT N° 2025 – 28 DU 10 MARS 2025

OBJET : DEMANDE DE SUBVENTION AUPRÈS DE L'AGENCE RÉGIONALE DE SANTÉ POUR LE POSTE DE COORDINATEUR DU CONTRAT LOCAL DE SANTÉ

Contexte

Dans le cadre de sa compétence « Politique de santé », l'Agglomération d'Agen déploie son Contrat Local de Santé (CLS) signé avec l'Agence Régionale de Santé (ARS) pour la période 2025-2030.

Exposé des motifs

Le Contrat Local de Santé est un outil porté conjointement par l'ARS et une collectivité territoriale ou un établissement public pour réduire les inégalités territoriales et sociales de santé. Il est l'expression des dynamiques locales partagées entre acteurs et partenaires sur le terrain pour mettre en œuvre des actions, au plus près des populations.

Ainsi, sur la période 2025–2030, l'Agglomération d'Agen travaillera sur les axes suivants :

- **Axe 1** : Favoriser l'attractivité des professionnels de santé et l'accès aux soins.
- **Axe 2** : Coordonner et développer les actions de Santé Publique et Santé Environnementale.
- **Axe 3** : Développer une communication adaptée à la santé.

Afin de permettre le déploiement de son Contrat Local de Santé, l'Agglomération d'Agen sollicite une subvention auprès de l'Agence Régionale de Santé.

Considérant les orientations générales de l'Agence Régionale de Santé Nouvelle-Aquitaine dans les domaines de la santé publique et notamment les priorités retenues pour la campagne de financement 2025, l'Agglomération d'Agen sollicite une subvention de 25 000, € pour le financement d'un poste de coordinateur du Contrat Local de Santé.

Cadre juridique de la décision

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment, l'article L.5211-10,

Vu le Code de la Santé Publique,

Vu l'article 2.4.3. « Politique de santé » du Chapitre 2 du Titre III des Statuts de l'Agglomération d'Agen, applicables depuis le 1^{er} janvier 2022,

Vu l'article 4.1 de la délibération n° DCA_006/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, donnant délégation au Président pour solliciter les subventions les plus élevées possibles auprès de l'ensemble des établissements publics et privés et valider les plans de financement associés,

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ DE SOLLICITER une subvention de 25 000,00 € auprès de l'Agence Régionale de Santé pour le financement d'un poste de Coordinateur du Contrat Local de Santé,

2°/ DE SIGNER ou d'autoriser son représentant à signer tous les actes et documents afférents à cette demande de subvention,

3°/ DE DIRE que les crédits sont prévus au budget en cours.

<p>Le Président Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte Informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture.</p> <p>Télétransmission le/...../ 2025</p> <p>Publication le/...../ 2025</p>
--

Fait et délibéré les jours, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme
Le Président,

Jean DIONIS du SÉJOUR



DECISION DU PRESIDENT N° 2025 – 29 DU 10 MARS 2025

OBJET : DEMANDE DE SUBVENTION AU DEPARTEMENT POUR LE FINANCEMENT D'UNE PRESTATION DE MAITRISE D'ŒUVRE URBAINE ET SOCIALE POUR LA SÉDENTARISATION DES GENS DU VOYAGE POUR L'ANNÉE 2025

Contexte

Le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage 2020-2025 a confirmé le phénomène de sédentarisation des gens du voyage. À ce titre, trois actions ont été définies pour répondre à cet enjeu :

- Répondre aux besoins d'ancrage par la production de terrains familiaux locatifs.
- Repérer le foncier nécessaire à la production de terrains familiaux.
- Mettre en place une Maitrise d'Ouvrage Urbaine et Sociale (MOUS) pour la sédentarisation des ménages.

L'objectif de la « MOUS » est de définir de manière précise les besoins de sédentarisation sur le territoire, au travers d'enquêtes sociales menées auprès des ménages pour travailler avec eux sur un projet de sédentarisation.

Afin d'accompagner le projet d'habitat adapté, en cours de montage sur la commune du Passage d'Agen, et poursuivre l'accompagnement des ménages dans leur projet de sédentarisation, il est proposé de prolonger la prestation réalisée par l'ADAV 33 auprès des ménages présents sur les aires d'accueil et en stationnement précaire.

Exposé des motifs

Dans la continuité des interventions que l'ADAV33 a réalisées sur le territoire depuis 2021 dans le cadre du Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage, l'Agglomération souhaite poursuivre le travail d'accompagnement des gens du voyage résidant sur les aires d'accueil et en stationnement précaire vers un projet d'habitat adapté.

En ce sens, il est prévu d'engager sur l'année 2025 une nouvelle MOUS prévoyant les missions suivantes :

- Assurer l'accompagnement et le lien social et travailler la question de l'accès au logement ou au logement adapté.
- Soutenir l'EPCI et la commune dans l'avancée du projet d'habitat adapté.
- Appui à la communication auprès des ménages résidents et des riverains (*réunions publiques, comités de résidents...*).
- Apporter son expertise tout au long de l'avancée du projet, avec les bailleurs, le Maître d'Œuvre (*participation aux réunions partenariales et institutionnelles*).
- Assurer des accompagnements individuels et collectifs des habitants adaptés aux parcours et besoins de chacun, favoriser des projections.
- Informer et mobiliser le partenariat local et le droit commun pour consolider la démarche au sein du territoire (*Associations, CCAS, CMS, bailleur, etc.*).
- Réaliser les écrits nécessaires à l'avancée du projet – comptes-rendus, évaluations, notes.

Le coût de cette MOUS s'élève pour l'année 2025 à 25 000,00 €.

En tant que maître d'ouvrage, l'Agglomération d'Agen sollicite le Conseil Départemental de Lot-et-Garonne à hauteur de 5 000,000 € pour une aide à la mise en place de cette nouvelle MOUS.

Le plan de financement prévisionnel est le suivant :

Dépenses		Recettes	
Prestation ADAV 33	25 000,00 €	Subvention Etat	12 500,00 €
		Subvention Conseil Départemental 47	5 000,00 €
		Autofinancement Agglomération Agen	7 500,00 €
TOTAL	25 000,00 €	TOTAL	25 000,00 €

Cadre juridique de la décision

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment, l'article L.5211-10,

Vu la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage,

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale et le transfert des compétences en matière d'accueil des gens du voyage des communes vers les EPCI à compter du 1er juillet 2017,

Vu la loi n°2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et la citoyenneté,

Vu la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique,

Vu l'arrêté conjoint de la Préfète et de la Présidente du Département de Lot-et-Garonne n°47-2020-03-04, du 4 mars 2020, portant approbation du schéma départemental pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage 2020-2025,

Vu le Schéma Départemental pour l'accueil des gens du voyage 2020-2025,

Vu l'article 1.3 « *Equilibre social de l'Habitat* » du Chapitre 1 du Titre III des Statuts de l'Agglomération d'Agen applicables depuis le 1^{er} janvier 2022,

Vu l'article 1.6 « *Accueil des gens du voyage* » du Chapitre 1 du Titre III des Statuts de l'Agglomération d'Agen applicables depuis le 1^{er} janvier 2022,

Vu l'article 4.1 de la délibération n° DCA_006/2022 du Conseil d'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, donnant délégation permanente au Président pour solliciter les subventions les plus élevées possibles auprès de l'ensemble des établissements publics et privés et valider les plans de financement associés,

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ D'APPROUVER le plan de financement prévisionnel comme suit :

Dépenses		Recettes	
Prestation ADAV 33	25 000,00 €	Subvention Etat	12 500,00 €
		Subvention Conseil Départemental 47	5 000,00 €
		Autofinancement Agglomération Agen	7 500,00 €
TOTAL	25 000,00 €	TOTAL	25 000,00 €

2°/ DE SOLLICITER une subvention la plus élevée possible auprès du Conseil Départemental de Lot-et-Garonne pour une aide au financement de la MOUS 2025,

3°/ DE SIGNER ou d'autoriser son représentant, à signer tous les actes et documents inhérents à la demande de cette subvention,

4°/ DE DIRE que les crédits seront prévus aux budgets de l'exercice 2025.

Le président,
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
Informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours
pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de
Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de
publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jours, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme
Le Président,

Jean DIONIS du SÉJOUR



AGGLOMERATION D'AGEN

Proposition de travail année 2025

Décembre 2024

L'ADAV 33 en quelques mots

L'association ADAV 33 fête ses 60 années d'existence en 2024. Cette association partenaire historique de l'action publique, forte de 32 salariés a été créée initialement pour accueillir et accompagner le public des Gens du voyage girondins dans leurs accès aux droits et leur inclusion dans les territoires. Progressivement, l'action de l'association s'est étendue à d'autres publics notamment sur les territoires ruraux du Sud Gironde et du Libournais où les demandes sociales liées à une grande précarité sont fortes.

Des liens récents avec le Lot-et-Garonne

En 2021, à l'initiative du Département du Lot-et-Garonne, de l'Etat, des EPCI et bailleurs, une première mission de diagnostic et d'accompagnement des publics Gens du voyage résidentialisés sur les aires d'accueil du Lot-et-Garonne est confiée à notre association et à SOLIHA Terres-Océan dans le cadre d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale. Une deuxième mission orientée plus spécifiquement sur l'accompagnement et le diagnostic des besoins des allocataires du RSA Gens du voyage est initiée l'année suivante. Ces premières collaborations territoriales ont permis à notre association d'aller à la rencontre des Gens du voyage du Lot-et-Garonne, de commencer à identifier leurs besoins et d'initier des premières réponses tant dans le domaine de l'accompagnement à l'habitat que des dynamiques liées à l'insertion sociale et professionnelle. Cette mission a également permis à notre Association d'être repérée tant par les ménages Gens du voyage que les acteurs institutionnels, sociaux et associatifs du territoire.

Le travail développé sur l'Agglomération d'Agen

Plusieurs projets ont été engagés sur ce territoire :

- **La MOUS 47** pour les ménages fixés sur les aires d'accueil en collaboration avec SOLIHA Terres-océan dans un premier temps. Cette MOUS a permis de repérer les besoins de Gens du voyage rencontrés et d'identifier des possibilités de projets à moyen terme.
Dans la continuité, un avenant à la MOUS est mis en place pour poursuivre les interventions auprès des résidents d'aire d'accueil et soutenir la Collectivité dans la mise en place d'une opération d'habitat adaptée au Passage d'Agen en partenariat avec Habitalys, la Mairie du Passage et l'Agglomération d'Agen.
- **MOUS intercommunale** : cette démarche a permis d'aller à la rencontre des ménages installés de façon précaire depuis de nombreuses années sur le territoire d'Agen, d'essayer de comprendre les besoins de ces populations et d'accompagner la collectivité à mieux gérer les problématiques de stationnement liés à l'accueil de ces familles.
- **Projet lié au Programme départemental d'insertion, convention d'appui à la lutte contre la pauvreté et l'accès à l'emploi (CALPAE)** suite à la demande du service insertion / RSA du Département du Lot-et-Garonne, nous avons mené un projet qui a permis d'aller à la rencontre des travailleurs sociaux des MDS et autres structures d'actions sociale pour identifier leurs besoins et les problématiques rencontrées dans l'accompagnement lié au RSA avec le public Gens du voyage. En parallèle, nous avons soutenu et rencontré des travailleurs indépendants allocataires du RSA pour mener un travail de diagnostic et de recommandations.

Une proposition d'intervention pour l'année 2025

L'enjeu de l'année 2025 est de pouvoir proposer une action sociale de proximité cohérente et pérenne au sein de l'Agglomération d'Agen. L'implantation sur ce territoire grâce à des locaux y sera recherchée.

Sur le territoire de l'Agglomération d'Agen, l'ADAV intervient tant auprès des résidents d'aires d'accueil que des publics stabilisés ou en stationnement précaire afin de :

- Soutenir l'EPCI et la commune dans l'avancée du projet d'habitat adapté projeté au Passage d'Agen
 - ➔ Soutenir la communication auprès des ménages résidents et des riverains (réunions publiques, comités de résidents...)
 - ➔ Apporter son expertise tout au long de l'avancée du projet avec les bailleurs et le maître d'œuvre (participation aux réunions partenariales et institutionnelles)
 - ➔ Assurer des accompagnements individuels et collectifs adaptés aux parcours et besoins de chacun, favoriser des projections,
 - ➔ Informer et mobiliser le partenariat local et le droit commun pour consolider la démarche au sein du territoire (Associations, CCAS, CMS, bailleur, etc.),
 - ➔ Réaliser les écrits nécessaires à l'avancée du projet – évaluations, notes.
- Assurer l'accompagnement, le lien social et l'accès au logement des publics rencontrés dans l'Agglomération
- Faire un travail partenarial de maillage et d'action grâce à des accompagnements individuels, collectifs et actions passerelles au service des projets portés par l'Agglomération (économies d'énergie, habitat, etc.)

Les moyens envisagés

Des moyens humains

La mise à disposition :

- D'une CESF intervenante sociale à 0,5 ETP en charge des actions d'aller vers et des opérations dédiées à l'habitat
- D'un membre de l'équipe de direction à 0,1 ETP qui coordonne cette équipe et accompagne les projets portés par les collectivités
- Des fonctions supports de l'Association.

Des moyens matériels

- Une flotte de véhicules permettant les déplacements et les démarches sur les territoires.

Subvention sollicitée auprès de l'Agglomération d'Agen

- 25 000€

Suivi du projet et gouvernance

Ce projet doit s'appuyer sur une dynamique partenariale forte qui est déjà engagée et active sur ce territoire. Il impliquera / recherchera la participation, du Département (habitat et insertion notamment), de l'EPCI, des services de l'Etat (DDETSPP, DDTM) de la Caisse d'Allocations Familiales (CAF), des services

sociaux ainsi que des partenaires sociaux œuvrant dans des domaines variés (insertion, santé, solidarité...). Parmi ces partenaires figurent, entre autres, France travail, Missions locales, Permanence d'Accès aux Soins et à la Santé – PASS, etc.

En plus des réunions partenariales nécessaires à l'avancée des projets, seront mis en place :

- Un suivi trimestriel Agglomération – ADAV + autres partenaires éventuels à associer
- Un temps de coordination mensuel du travailleur social et de la chargée de mission du service habitat – logement social GDV
- Un Comité de pilotage de fin d'année pour présenter les actions menées et les perspectives de travail.

Référents du dossier ADAV 33 :

- ➔ Fabrice Lantoine Directeur de l'association, f.lantoine@adav-33.fr / 06 04 59 97 05
- ➔ Léa Lesfauries Directrice adjointe, l.lesfauries@adav-33.fr / 06 80 68 31 02



DECISION DU PRESIDENT N° 2025 - 30 DU 14 MARS 2025

OBJET : CONVENTION DE PRÊT À USAGE GRATUIT OU COMMODAT D'UN ENSEMBLE DE PARCELLES AGRICOLES SISES SUR LES COMMUNES DE SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS ET BRAX AU PROFIT DU GAEC DES 4 CHEMINS

Contexte

Dans le cadre des acquisitions foncières liées à la réalisation du Technopole Agen Garonne et du schéma des grandes infrastructures, l'Agglomération d'Agen s'est portée acquéreur des parcelles cadastrées ZE n°302 sur la commune de Sainte-Colombe-en-Bruilhois, d'une surface cadastrale totale de 35 630 m² ainsi que des parcelles ZE n°5, 171 et ZH n°432 sur la commune de Brax d'une surface totale de 138 130 m².

Ces parcelles agricoles, appartenant au domaine privé de l'Agglomération d'Agen, peuvent être remises en culture dans l'attente de la réalisation du projet.

Monsieur Eric AVI, gérant du GAEC DES 4 CHEMINS, a fait part à l'Agglomération d'Agen de son souhait de pouvoir poursuivre l'exploitation de ces parcelles.

Souhaitant remettre en culture ces parcelles, l'Agglomération d'Agen a proposé à l'exploitant la signature d'un contrat de prêt à usage pour l'année culturale 2024-2025, appelé aussi commodat.

Exposé des motifs

Le commodat a pour objet de préciser les modalités de la mise à disposition des parcelles cadastrées ZE n°302 sur la commune de Sainte-Colombe-en-Bruilhois, d'une surface cadastrale de 35 630 m² ainsi que des parcelles ZE n°5, 171 et ZH n°432 sur la commune de Brax d'une surface totale de 138 130 m² qui pourront être cultivées jusqu'au 30 novembre 2025 par le GAEC des 4 chemins, domiciliée au 288 Avenue des Landes – 47310 BRAX.

Le contrat de prêt à usage conclu avec le GAEC des 4 chemins est consenti à titre gratuit, conformément aux dispositions de l'article 1876 du Code civil. Il ne pourra pas faire l'objet d'une tacite reconduction.

La convention de prêt à usage prendra effet à compter du jour de sa signature par les parties. La mise à disposition des parcelles précitées se fera pour l'année culturale 2024-2025 et prendra fin au plus tard le 30 novembre 2025.

L'emprunteur s'engage à respecter les **conditions** suivantes du prêt sous peine de dommages et intérêts voire de résiliation immédiate du prêt à la demande du prêteur :

- L'emprunteur est exploitant agricole et s'assure d'être en conformité avec la réglementation des structures (autorisation d'exploiter des biens prêtés),
- L'emprunteur assurera les biens prêtés et fera son affaire de toute déclaration auprès de la Mutualité Sociale Agricole,

- L'emprunteur prendra les biens prêtés dans leur état au jour de l'entrée en jouissance, sans recours contre le prêteur pour quelque cause que ce soit (mauvais état, vices apparents ou cachés, existence de servitudes, erreur dans la désignation ou la superficie des biens prêtés, etc ...),
- L'emprunteur exploitera les biens prêtés en agriculteur soigneux et de bonne foi, conformément aux usages locaux et à l'usage particulier du bien. Il veillera à ce qu'il ne soit commis aucun abus, dégât, dégradation ni usurpation ou empiètement quelconque, et devra prévenir le prêteur dans les délais légaux pour qu'il puisse s'en défendre (art 1768 du Code Civil),
- À l'expiration du prêt, l'emprunteur rendra les biens au prêteur sans que celui-ci ait à lui payer d'indemnités de fumures et arrières fumures ou autres améliorations, sauf accord particulier entre les parties.

Cadre juridique de la décision

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment, son article L.5211-10,

Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment, son article L.2211-1,

Vu les articles 1875 et suivants du Code Civil,

Vu l'article 1.1.3 « Politique locale du commerce et soutien aux activités commerciales d'intérêt communautaire », du Chapitre 1 du Titre III des Statuts de l'Agglomération d'Agen, applicables depuis le 1^{er} janvier 2022,

Vu l'article 2.2 de la délibération n° DCA_006/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, donnant délégation au Président pour prendre toute décision et signer toutes conventions relatives aux occupation du domaine privé de l'Agglomération d'Agen,

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ DE VALIDER les termes du contrat de prêt ou commodat au profit du GAEC des 4 chemins, pour la mise en culture des parcelles cadastrées ZE n°302 sur la commune de Sainte-Colombe-en-Bruilhois, d'une surface cadastrale totale de 35 630 m² ainsi que des parcelles ZE n°5, 171 et ZH n°432 sur la commune de BRAX d'une surface totale de 138 130 m² appartenant au domaine privé de l'Agglomération d'Agen,

2°/ DE DIRE que ce contrat est consenti à titre gratuit,

3°/ D'ACTER que le contrat prend effet à compter du jour de sa signature par les parties et trouvera son terme au 30 novembre 2025,

4°/ DE SIGNER ou d'autoriser son représentant à signer, ledit commodat ainsi que tous actes et documents y afférents.

Le Président,
 Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte
 Informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme
 Le Président

Jean DIONIS du SÉJOUR



CONTRAT DE PRET A USAGE OU COMMODAT - ANNEES CULTURALES
2024 - 2025
PARCELLES AGRICOLES SISES SUR LES COMMUNES DE SAINTE-
COLOMBE-EN-BRUILHOIS ET BRAX AU PROFIT DU GAEC DES 4
CHEMINS

Entre :

L'Agglomération d'Agen, dont le siège est domicilié au 8, rue André Chénier- BP19 - 47916 Agen Cedex 9, représentée par son Président, Monsieur Jean DIONIS DU SEJOUR, agissant en vertu de la Décision n° **XX** du Président en date du **xx**

Désignés ci-dessous par le terme « prêteur »,

Et,

LE GAEC des 4 chemins, dont le siège est domicilié 288 Avenue des landes - 47 310 BRAX représentée par son gérant, Monsieur Eric AVI,

Désignée ci-dessous par le terme « emprunteur »,

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Article 1^{er} - Objet du contrat

Le présent contrat a pour objet de conférer au GAEC des 4 chemins, **un prêt d'usage des biens définis à l'article 2, propriété de l'Agglomération d'Agen, pour l'exercice d'une activité agricole.**

Article 2 - Désignation du bien

Le **prêteur laisse en prêt d'usage** les biens à usage agricole ci-après désignés :

Commune	Lieu-dit	Section	N°	Surface	PLUi
BRAX	Champs de Sarron	ZE	5	54 900 m ²	A
BRAX	Champs de Sarron	ZE	171	29 381 m ²	A

Commune	Lieu-dit	Section	N°	Surface	PLUi
BRAX	Sarron	ZH	432	53 849 m ²	A - UC
SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS	MARQUISAT	ZE	302	35 630 m ²	A

Article 3 - Dispositions financières

Ce prêt à usage est conclu à titre gratuit, conformément aux dispositions de l'article 1876 du Code Civil.

La mise à disposition du bien prêté est totalement gratuite, et ne donnera lieu à aucune redevance, aucune indemnité d'occupation ni autre contrepartie à verser au prêteur.

Article 4 - Etat des lieux

L'emprunteur prend l'emprise foncière prêtée en l'état.

Article 5 - Durée du contrat

La présente convention prendra effet à compter du jour de sa signature par les parties.

Le prêteur met la parcelle précitée à **disposition exclusive de l'emprunteur pour l'année** culturale 2024-2025 qui prendra fin au plus tard le 30 novembre 2025.

À l'expiration du présent contrat, les parcelles devront être restituées au prêteur.

Article 6 - Reconduction du contrat

Le prêt ne pourra en aucune manière être susceptible de se poursuivre par tacite reconduction. Si le prêteur souhaitait reconduire le prêt, un nouveau contrat devra être signé entre les parties pour la nouvelle année culturale.

Article 7 - Engagements de l'emprunteur

L'emprunteur s'engage à respecter les conditions suivantes du prêt sous peine de dommages et intérêts voire de résiliation immédiate du prêt à la demande du prêteur :

- **l'emprunteur est exploitant agricole et s'assure d'être en conformité avec la réglementation des structures (autorisation d'exploiter des biens prêtés),**
- **l'emprunteur** assurera les biens prêtés et fera son affaire de toute déclaration auprès de la Mutualité Sociale Agricole,
- **l'emprunteur prendra les biens prêtés dans leur état au jour de l'entrée en** jouissance, sans recours contre le prêteur pour quelque cause que ce soit (mauvais



état, vices apparents ou cachés, existence de servitudes, erreur dans la désignation ou la superficie des biens prêtés, etc ...),

- **l'emprunteur exploitera les biens prêtés** en agriculteur soigneux et de bonne foi, conformément aux usages locaux et à l'usage particulier du bien. Il veillera à ce qu'il ne soit commis aucun abus, dégât, dégradation ni usurpation ou empiètement quelconque, et devra prévenir le prêteur dans les délais légaux pour qu'il puisse s'en défendre (art 1768 du Code Civil),
- à l'expiration du prêt, **l'emprunteur rendra les biens** au prêteur sans que celui-ci ait à lui payer d'indemnités de fumures et arrières fumures ou autres améliorations, sauf accord particulier entre les parties.

Article 8 - Modification du contrat

Le présent contrat pourra être modifié en cours d'exécution, sur l'initiative de l'une ou l'autre des parties, par voie d'avenant, et après l'accord exprès des parties.

Article 9 - Résiliation

En cas de non-respect des engagements réciproques inscrits dans le présent contrat, celui-ci pourra être résilié de plein droit par l'une ou l'autre des parties, à l'expiration d'un délai d'un mois suivant mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception, restée infructueuse.

Article 10 - Règlement des litiges

Tout litige relatif à l'interprétation ou l'exécution de la présente convention devra faire l'objet d'une recherche de règlement amiable.

En cas d'échec, les parties pourront soumettre leur litige au Tribunal administratif de Bordeaux (situé 9, rue Tastet 33000 BORDEAUX).

Fait à Agen, en deux exemplaires originaux, Le

GAEC des 4 chemins Le Gérant Éric AVI	L'Agglomération d'Agen Le Président Jean DIONIS DU SÉJOUR
---	--



DECISION DU PRESIDENT N° 2025 - 031 DU 17 MARS 2025

OBJET : CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE D'UN ÉQUIPEMENT SPORTIF DE L'AGGLOMERATION D'AGEN AU PROFIT DE L'ASSOCIATION OLYMPIQUE SPORTIF AGENAIS

Contexte

Le gymnase de Rodrigues est occupé en soirée par des jeunes après la rupture du jeûne du Ramadan. Pour encadrer cette fréquentation irrégulière, l'Agglomération d'Agen souhaite organiser des activités les week-ends avec l'aide d'acteurs associatifs.

Elle a donc sollicité l'Olympique Sportif Agenais pour mettre en place ces initiatives. Les modalités d'organisation et d'utilisation du gymnase sont définies dans une convention d'occupation temporaire entre l'Agglomération d'Agen et l'Association Olympique Sportif Agenais.

Exposé des motifs

Le gymnase de Rodrigues est régulièrement visité en soirée par des jeunes gens souhaitant l'occuper à l'issue de la rupture du jeûne dans le cadre du Ramadan.

L'Agglomération d'Agen souhaite mettre en place des initiatives visant à canaliser ces jeunes les week-ends en s'appuyant sur des acteurs associatifs ou institutionnels reconnus.

Elle a donc sollicité le club de football résident du quartier, l'Olympique Sportif Agenais, afin d'organiser des séances de football au sein du gymnase de Rodrigues les week-ends, pendant toute la durée du Ramadan.

Les conditions de mise en œuvre de ces activités et les conditions d'utilisation du gymnase de Rodrigues sont définies dans une convention d'occupation temporaire entre l'Agglomération d'Agen et l'Association Olympique Sportif Agenais.

L'autorisation d'occupation est consentie du 14 mars 2025 au 30 mars 2025 pour des animations de football de 22 heures trente à minuit du vendredi au dimanche.

La mise à disposition ne donnera pas lieu à la perception d'une redevance.

L'Olympique Sportif Agenais est autorisé par l'Agglomération d'Agen à accueillir toutes personnes, même non-membres de l'association. Les animations seront encadrées par des éducateurs du club.

En cas de débordements, les éducateurs présents seront chargés de contacter immédiatement la Police Municipale, informée des activités se déroulant au sein du gymnase ces temps-là.

Cadre juridique de la décision

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment, l'article L.5211-10,

Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment, les articles L.2122-1 à L.2122-3, L.2125-1, L.2125-3 et R.2122-1 à R.2122-7,

Vu l'article 2.3 « *Equipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire* » du Chapitre II du Titre III des Statuts de l'Agglomération d'Agen, applicables depuis le 1^{er} janvier 2022,

Vu la délibération n°DCA_046/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen en date du 20 janvier 2022 portant délégation d'intérêt communautaire des équipements sportifs et culturels,

Vu l'article 2.2 de la délibération n°DCA_006/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, donnant délégation permanente au Président pour prendre toute décision et signer toutes les conventions relatives aux occupations du domaine public et du domaine privé de l'Agglomération d'Agen,

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ DE VALIDER les termes de la convention d'occupation temporaire d'un équipement sportif de l'Agglomération d'Agen au profit de l'association Olympique Sportif Agenais pour la mise œuvre d'animations de football,

2°/ DE DIRE que cette convention est consentie pour une durée de quinze jours, du 14 mars 2025 au 30 mars 2025 de 22 heures trente à minuit du vendredi au dimanche,

3°/ DE SIGNER ou d'autoriser son représentant à signer cette convention ainsi que tous actes et documents y afférents,

Le Président Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte Informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture Télétransmission le/...../ 2025 Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme
Le Président

Jean DIONIS du SEJOUR



AGGLOMÉRATION D'AGEN

DIRECTION DE L'ENFANCE, DE L'ÉDUCATION, DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS

Service des Sports et des Loisirs

Convention n°2025/JS/JM/OSA

CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE D'UN EQUIPEMENT SPORTIF

ENTRE LES SOUSSIGNES :

L'Agglomération d'Agen, dont le siège social est situé 8, rue André Chénier – 47000 AGEN, représentée par Madame Muriel Gay, Directrice Générale des Services Adjointe de l'Enfance et de l'Éducation, de la Jeunesse et des Sports, agissant au nom et pour le compte de ladite agglomération en vertu d'un arrêté du Président N°2022-AG6-08 en date du 1^{er} janvier 2022, désignée ci-après par « l'administration »,

D'une PART,

ET :

L'Olympique Sportif Agenais, dont le siège social est situé à la Maison pour Tous Saint Exupéry - Avenue Edouard Herriot à AGEN (47000), représenté par son Président, **Monsieur Khaled Soussi** en vertu d'une délibération du Conseil d'Administration du Bénéficiaire.

D'autre PART,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles l'administration met à la disposition du bénéficiaire les équipements sportifs communautaires et leurs matériels.

L'association intervient au Gymnase Ducos du Hauron en partenariat avec l'Agglomération et à la demande de celle-ci.

Article 2 : Désignation des équipements mis à disposition :

L'administration met à la disposition du bénéficiaire **le gymnase de Rodrigues** aux dates et horaires cités à l'article 3, pour **des activités de football avec des animateurs de l'OSA**.

Article 3 : Date d'entrée en vigueur – Durée

La mise à disposition de l'équipement désigné à l'article 2 est consentie :

- **Vendredi 14 mars 2025 de 22h30 à minuit**
- **Samedi 15 mars 2025 de 22h30 à minuit**
- **Dimanche 16 mars 2025 de 22h30 à minuit**
- **Vendredi 21 mars 2025 de 22h30 à minuit**
- **Samedi 22 mars 2025 de 22h30 à minuit**
- **Dimanche 23 mars 2025 de 22h30 à minuit**
- **Vendredi 28 mars 2025 de 22h30 à minuit**
- **Samedi 29 mars 2025 de 22h30 à minuit**
- **Dimanche 30 mars 2025 de 22h30 à minuit**

Article 4 : Responsabilités – Utilisation - Sécurité

4.1 - Responsabilités

Le bénéficiaire est responsable :

- Du respect des règles de sécurité liées à la pratique du sport concerné.
- Des règles de sécurité publique.
- Du respect des horaires de début et de fin des activités.
- Du respect du matériel mis à disposition.

L'OSA est autorisée par l'Agglomération à accueillir des usagers qui ne seraient pas membre de l'association.

Le bénéficiaire s'engage à transmettre cette information à l'ensemble des membres de son associations par tous moyens utiles.

L'encadrement des activités doit se dérouler en la présence et sous la surveillance effective d'un personnel qualifié et licencié dans les domaines concernés.

Le bénéficiaire ne pourra pas être tenu pour responsable des actes et dégradations commis si celles-ci ne sont pas en lien direct avec l'objet de l'association.

4.2 – Conditions d'occupation et d'utilisation des équipements mis à disposition

L'administration assure l'entretien des bâtiments et des équipements. Cependant, le bénéficiaire est responsable du rangement, de l'hygiène et de la propreté de l'espace de pratique qu'il utilise afin de laisser le lieu dans l'état où il l'a trouvé en arrivant.

Les branchements électriques devront être conformes à la réglementation en vigueur, (câbles, prises et rallonges protégées).

4.3 - Sécurité

En cas de débordements, les éducateurs présents seront chargés de contacter immédiatement la Police Municipale au 05 53 69 47 36 (en tapant 6).

Article 5 : Redevance

La présente convention ne donnera pas lieu à perception d'une redevance locative étant ici précisé que l'avantage ainsi accordé au bénéficiaire équivaut à une subvention en nature accordée au signataire de la convention.

Article 6 : Promotion - Communication

En contrepartie de la mise à disposition gracieuse des équipements par l'administration, il est demandé au bénéficiaire de faire apparaître le logo de l'Agglomération d'Agen au sein de tout document de communication : site Internet, flyers, affiches, cartons d'invitation, dossier de presse, ...

Le nom de l'Agglomération d'Agen, ou son identité visuelle (logo) devra être cité où figurer pour tout événement organisé par le bénéficiaire.

Utilisation des logos : pour éviter toute mauvaise manipulation de logos, le bénéficiaire se rapprochera du service des Sports et Loisirs pour recevoir par mail ou sous toute autre forme numérique, le logo qu'il convient d'utiliser.

Article 7 : Cession de la convention – Sous-location

L'utilisateur ne pourra céder la convention, ni sous-louer, ni mettre à disposition les locaux mis à sa disposition à une autre personne physique ou morale.

Article 8 : Assurances

Le bénéficiaire doit souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité et les risques de dommages matériels et corporels pouvant résulter des activités exercées dans les équipements mis à disposition et pour les biens lui appartenant en propre. Une attestation d'assurance devra être présentée par l'utilisateur en début de saison sportive.

L'administration décline toute responsabilité en cas de perte ou vol d'effets ou de matériel dans les salles, aires de jeux, les vestiaires et locaux de rangement. En aucun cas, la responsabilité de l'administration ne pourra être recherchée en cas de vols, cambriolages ou actes délictueux ou pour tous dommages causés aux biens propres du bénéficiaire ou de ses membres et pour les dommages causés à toutes personnes, dans le cadre du fonctionnement des activités du bénéficiaire ou par suite d'une utilisation anormale de l'installation sportive et de ses équipements.

Article 9 : Modifications intervenues pendant la durée de la présente convention

Le bénéficiaire s'engage à porter à la connaissance du Service des Sports tous les événements qui pourraient se produire pendant la durée de la présente convention, tels que modifications apportées aux statuts de l'association, remplacement de membres du Bureau et, de façon plus générale, tous changements susceptibles d'intéresser l'administration.

Article 10 : Faculté de résiliation

La présente convention pourra être dénoncée, à tout moment, par l'une ou l'autre des parties, moyennant un préavis de deux mois adressé par Lettre Recommandée avec accusé de réception, sauf accord tacite des deux parties pour réduire ce délai.

Résiliation anticipée : à défaut d'exécution de l'une des clauses, la présente convention sera résiliée de plein droit, sans indemnité de part ni d'autre, à l'expiration d'un délai de 30 jours suivant la réception d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure de se conformer aux obligations contractuelles et restée sans effet.

De même la résiliation pourra avoir lieu sans préavis de la part de l'administration en cas de dissolution de l'association, liquidation judiciaire ou encore ouverture d'une procédure collective.

Les contentieux survenant dans l'application de la présente convention seront présentés devant le tribunal administratif de Bordeaux.

Article 11 : Conditions générales

Pour tout ce qui n'est pas prévu à la présente convention, les parties déclarent s'en remettre aux usages locaux et à la loi.

Fait à Agen, le

En un exemplaire original

 <p>Jean DIONIS du SÉJOUR Président</p>	<p>Pour l'Olympique Sportif Agenais,</p> <p><i>Cachet</i></p> <p>Khaled Soussi Président</p>
---	---

PROJET



DECISION DU PRESIDENT N° 2025_032 DU 17 MARS 2025

OBJET : MARCHE SUBSEQUENT 2024S18A3DEA01 POUR LES TRAVAUX DE CREATION DE RESEAUX GRAVITAIRE ET REFOULEMENT ET CREATION D'UN POSTE DE REFOULEMENT EAUX USEES - CHEMIN DE LA CLEMENTIADE ET DEPLACEMENT / RENOUELEMENT DU POSTE DE REFOULEMENT EAUX USEES RUE DE ROQUEMAURE A LAPLUME - ISSU DE L'ACCORD-CADRE 2023DEA01 POUR LES TRAVAUX SUR LES RESEAUX D'EAUX - ACTE MODIFICATIF EN COURS D'EXECUTION N°1

Contexte

Le marché subséquent 2024S18A3DEA01, issu de l'accord-cadre 2023DEA01 pour les travaux sur les réseaux d'eaux, a pour objet les travaux de création de réseaux gravitaire et refoulement et création d'un poste de refoulement eaux usées Chemin de la Clémentiade et déplacement / renouvellement du poste de refoulement eaux usées rue de Roquemaure à Laplume.

Il a été notifié le 18 novembre 2024 au groupement conjoint SADE CGTH / INEO dont le mandataire solidaire est SADE CGTH domicilié 15 rue Gustave Eiffel 33600 PESSAC – N° SIRET 562 077 503 00455 - pour un montant estimatif de 213 747.30 € HT, soit 256 496.76 € TTC.

Exposé des motifs

L'acte modificatif en cours d'exécution n°1 a pour objet l'introduction de prix nouveaux référencés dans l'accord-cadre afin de répondre à :

- des sujétions techniques imprévues : découverte de rocher et structure de chaussée différente de celle supposée ;
- une modification du projet liée à des raisons d'ordre technique : remplacement des regards de visite initialement prévus en béton par des regards de visite en PEHD.

Cet acte modificatif est sans incidence financière.

Cadre juridique de la décision

VU les articles L2194-1-6° et R2194-8 du code de la commande publique

VU l'article 1.2 de la délibération du Conseil d'Agglomération d'Agen en date du 20 janvier 2022, donnant délégation permanente au Président, pour prendre toute décision concernant les avenants aux marchés publics sans limitation de montant (y compris pour les marchés issus d'une procédure formalisée) et quel que soit le pourcentage d'augmentation de l'avenant, même lorsque celui-ci entraîne une augmentation du montant initial supérieure à 5%.

VU l'arrêté n° 2022-AG-199 en date du 26 septembre 2022 donnant délégation de fonction à Madame Clémence BRANDOLIN-ROBERT, Représentant du pouvoir adjudicateur

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ DE VALIDER l'acte modificatif en cours d'exécution n°1 du marché 2024S18A3DEA01 ayant pour objet les travaux de création de réseaux gravitaire et refoulement et création d'un poste de refoulement eaux usées, chemin de la Clémentiade ainsi que le déplacement / renouvellement du poste de refoulement eaux usées rue de Roquemaure sur la commune de Laplume, sans incidence financière.

2°/ DE SIGNER ledit acte modificatif avec le groupement conjoint SADE CGTH / INEO dont le mandataire solidaire est SADE CGTH 15 avenue Gustave Eiffel – 33600 PESSAC – N° SIRET 562 077 503 00455.

Le Président
certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de
cet acte
informe que la présente décision peut faire l'objet d'un
recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal
Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à
compter des formalités de publication et de transmission
en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme

Pour le Président

Clémence BRANDOLIN ROBERT



DECISION DU PRESIDENT N° 2025 - 033 DU 17 MARS 2025

OBJET : POURSUITE DE L'AIDE « ENERGIE » POUR LES OCCUPANTS DES AIRES D'ACCUEIL PERMANENTES DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

Contexte

La présente décision prévoit le prolongement de l'aide énergie à destination des occupants des aires d'accueil, mis en place en 2024. Cette décision accompagne l'augmentation des tarifs appliqués à l'électricité et à l'eau sur les aires à partir du 1^{er} avril 2025.

Exposé des motifs

En 2024, face aux difficultés financières rencontrées par les occupants des aires d'accueil et pour amoindrir l'impact de l'augmentation du tarif de l'électricité, l'Agglomération d'Agen a mis en place une aide « énergie ».

En effet, les caravanes qui disposent de chauffages électriques sont des passoires énergétiques qui ne peuvent pas être isolées. La plupart des ménages ont recours à des chauffages d'appoint, souvent des chauffages au gaz, pour conserver un confort dans la caravane. Ces chauffages représentent une charge supplémentaire estimée entre 300,00€ et 400 €/mois.

C'est dans ce contexte que l'Agglomération d'Agen a mis en place une aide « énergie » à destination des occupants des aires d'accueil de Boé, du Passage d'Agen et de Bon Rencontre (*aire d'Agen en travaux*).

En 2025, il a été décidé de poursuivre les augmentations des tarifs de l'électricité mais aussi de l'eau. Dans la continuité de 2024 et pour amoindrir l'impact de cette nouvelle augmentation, il est proposé de prolonger l'aide « énergie » dans les mêmes conditions :

Les conditions d'éligibilité à cette aide sont les suivantes :

- Disposer d'un contrat d'occupation de l'aire et y stationner depuis plus d'un mois,
- Justifier d'un revenu fiscal de référence par unité de consommation inférieur aux plafonds suivants :
 - 10 800,00 € pour une personne seule,
 - 16 200,00 € pour un couple,
 - 19 800,00 € pour un couple avec un enfant à charge,
 - 23 400,00 € pour un couple avec deux enfants à charge,
 - 27 000,00 € pour un couple avec trois enfants à charge.
- Chaque ménage est éligible à une aide correspondant à un montant total de 280,00 €.

- L'instruction des demandes est assurée par le CCAS concerné. Les ménages demandeurs sont reçus par le CCAS à raison d'une fois par mois maximum. Le CCAS octroie au ménage des bons d'une valeur de 40,00 € ou 80,00 €, leur permettant de récupérer des bouteilles de gaz auprès d'un fournisseur préalablement identifié par le CCAS.
- L'aide de l'Agglomération d'Agen sera versée au CCAS de la commune en fonction du nombre de bons effectivement attribués dans le cadre d'une convention de financement.

En 2024, l'enveloppe budgétaire était de 9 240,00 € pour les 3 aires d'accueil. 4 469,70 € ont été utilisés. Voici le bilan détaillé par aire :

Aires	Montant total des bons
Boé	2 880,00 €
Le Passage	1 389,70 €
Bon-Encontre	200,00 €
TOTAL	4 469,70 €

En 2025, il est proposé de maintenir cette enveloppe à 9 240,00 € pour prendre en compte l'augmentation du nombre de bénéficiaires supplémentaires liés à l'ouverture de l'aire d'Agen.

Il est précisé qu'en principe, chaque ménage peut se voir attribuer des bons dans la limite de 280,00 €. Cependant, si l'enveloppe budgétaire de l'Agglomération d'Agen n'est pas épuisée, les demandes d'attribution de bons supplémentaires seront étudiées au cas par cas.

En complément de ce dispositif, l'Agglomération d'Agen souhaite initier auprès de ses partenaires une réflexion pour sensibiliser et accompagner le public gens du voyage à adapter leur comportement en vue de réduire leurs consommations énergétiques.

Cadre juridique de la décision

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment, les articles L.1611-4 et L.5211-10,

Vu la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte,

Vu l'article 1.6 « Accueil des Gens du Voyage » du Chapitre 1 du Titre III des Statuts de l'Agglomération d'Agen, applicables depuis le 1^{er} janvier 2022,

Vu la délibération n°DCA_006/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, donnant délégation au Président pour prendre toute décision concernant l'attribution, le règlement des subventions ainsi que les participations et signer les conventions nécessaires au fonctionnement de l'Agglomération d'Agen d'un montant inférieur ou égal à 10 000,00 € TTC,

Vu la décision n° 2024-24 du Président de l'Agglomération d'Agen, en date du 1^{er} février 2024, relative à la mise en place d'une aide énergie pour les occupants des aires d'accueil de l'Agglomération d'Agen pour l'année 2024,

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ D'APPROUVER la poursuite du dispositif mis en place d'une aide « énergie » pour les occupants des aires d'accueil permanentes d'Agen, Boé, Bon-Encontre et Le Passage d'Agen dans les conditions détaillées suivantes :

- Disposer d'un contrat d'occupation de l'aire et y stationner depuis plus d'un mois,

- Justifier d'un revenu fiscal de référence par unité de consommation inférieur aux plafonds suivants :
 - 10 800,00 € pour une personne seule,
 - 16 200,00 € pour un couple,
 - 19 800,00 € pour un couple avec un enfant à charge,
 - 23 400,00 € pour un couple avec deux enfants à charge,
 - 27 000,00 € pour un couple avec trois enfants à charge.

- Le montant de l'aide par ménage fixé à un plafond de 280,00 €.

2°/ **DE DIRE** que si l'enveloppe budgétaire de l'Agglomération d'Agen n'est pas épuisée, les demandes d'attribution de bons supplémentaires à des ménages ayant atteint le plafond de 280,00 €, seront étudiées au cas par cas,

3°/ **D'ACTER** que l'aide de l'Agglomération d'Agen sera versée au CCAS de la commune concernée, sur la base d'un bilan des attributions transmis par le CCAS chargé d'instruire les demandes et de verser des bons au bénéficiaire,

4°/ **DE DIRE** que l'enveloppe budgétaire maximale pour cette aide exceptionnelle s'élève à 9 240,00 €,

5°/ **DE VALIDER** les termes des conventions de financement entre l'Agglomération d'Agen et les CCAS d'Agen, Boé, Bon-Encontre et le Passage d'Agen, pour la mise en place d'une aide énergie à destination des occupants des aires d'accueil des gens du voyage,

6°/ **DE DIRE** que ces conventions prennent effet à compter du jour de leur signature par les parties et sont consenties jusqu'au 31 décembre 2025,

7°/ **DE SIGNER** ou d'autoriser son représentant à signer tous les actes et documents afférents l'attribution de cette subvention,

8°/ **DE DIRE** que les crédits correspondants seront à prévoir au budget de l'exercice 2025.

Le président,
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
Informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Publication le/...../ 2025

Télétransmission le/...../ 2025

Fait et délibéré les jours, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme
Le Président,

Jean DIONIS du SÉJOUR



CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LE CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE DE BON ENCONTRE ET L'AGGLOMERATION D'AGEN POUR LA MISE EN PLACE D'UNE AIDE ENERGIE A DESINTATION DES OCCUPANTS DES AIRES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

ENTRE LES SOUSSIGNES :

L'AGGLOMERATION D'AGEN, dont le siège est situé 8, rue André Chénier BP 90045 47916 AGEN CEDEX 9, représentée par Monsieur Francis GARCIA, Vice-Président en charge de la Cohésion Sociale, de la Politique de la Ville, des Gens du Voyage, de l'Enfance, Jeunesse et Petite Enfance, dument habilité par la décision n° 2025-033 du Président, en date du 17 mars 2025 et l'arrêté n° 2022-AG-193 du Président de l'Agglomération d'Agen, en date du 17 juillet 2022,

Désignée ci-après « l'Agglomération d'Agen »,

D'une part

Et :

LE CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE DE LA COMMUNE DE BON ENCONTRE, dont le siège est situé rue de la République 47240 BON ENCONTRE, représenté par Madame Laurence LAMY, sa Présidente, dument habilitée par le Conseil d'Administration du 19 mars 2024,

Désignée ci-après « le Centre Communal d'Action Sociale de la commune de Bon Rencontre »,

D'autre part

PREAMBULE

Dans le cadre de sa compétence obligatoire « *Gestion des aires d'accueil des gens du voyage* » et pour aider les ménages occupants les aires dont elle a la gestion à faire face aux difficultés financières qu'ils rencontrent, notamment pour payer leur facture d'électricité, l'Agglomération d'Agen, a décidé de reconduire le dispositif d'aide « énergie » mis en place en 2024

PAR CONSEQUENT, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les modalités de versement de l'aide « énergie » au CCAS de Bon-Encontre, destinée à aider les ménages occupants d'une aire d'accueil à recourir à des moyens de chauffage complémentaires au chauffage électrique, en particulier l'achat de bouteilles de gaz.

Article 2 : Conditions d'éligibilité au dispositif aide « énergie »

Les conditions sont les suivantes :

- Disposer d'un contrat d'occupation de l'aire et y stationner depuis plus d'un mois,
- Justifier d'un revenu fiscal de référence par unité de consommation inférieur aux plafonds suivants :
 - 10 800 €, pour une personne seule ;
 - 16 200 €, pour un couple ;
 - 19 800 €, pour un couple avec un enfant à charge ;
 - 23 400 €, pour un couple avec deux enfants à charge ;
 - 27 000 €, pour un couple avec trois enfants à charge,

Le montant de l'aide « énergie » attribuée aux ménages éligibles qui en font la demande est plafonné à 280 €.

L'instruction des demandes est assurée par le CCAS concerné qui est chargé de distribuer des bons aux ménages éligibles. Ces bons, d'une valeur de 40 € ou 80 € selon les cas permettent aux ménages d'aller récupérer des bouteilles de gaz auprès d'un fournisseur désigné par le CCAS.

L'Agglomération d'Agen reverse le montant total des bons attribués par chaque CCAS au CCAS concerné, dans la limite de 9 240 € pour les 4 aires.

Il est précisé qu'en principe, chaque ménage peut se voir attribuer des bons dans la limite de 280 €. Cependant, si l'enveloppe budgétaire de l'Agglomération d'Agen n'est pas épuisée, les demandes d'attribution de bons supplémentaires seront étudiées au cas par cas.

Article 3 : Engagements du CCAS

Le CCAS s'engage à recevoir les ménages de manière individuelle, à raison d'un rendez-vous par mois sur le 1^{er} semestre 2025

Le CCAS s'engage à instruire les demandes et délivrer les bons aux ménages éligibles.

Le CCAS s'engage à acquitter les factures correspondantes auprès du ou des fournisseurs désignés par lui.

Le CCAS s'engage à transmettre à l'Agglomération d'Agen à la fin de chaque mois, un bilan d'attribution et avant le 30 juin, un bilan global des attributions indiquant pour chaque ménage concerné, le numéro d'emplacement sur l'aire, le nombre de bons délivrés en précisant et la valeur de chaque bon attribué, ainsi qu'une copie de la ou les factures acquittées auprès du ou des fournisseurs retenus.

En cas de demandes supplémentaires d'un ménage ayant déjà utilisé le nombre maximal de bon (valeur de 280 € atteinte), le CCAS s'engage à transmettre l'information à l'Agglomération d'Agen pour que la demande puisse faire l'objet d'un examen conjoint.

Article 4 : Engagements de l'Agglomération d'Agen

L'Agglomération d'Agen s'engage à s'assurer que le gestionnaire des aires d'accueil qu'elle a mandaté, la société ACGV services, délivre les attestations de séjours aux ménages demandeurs.

L'Agglomération d'Agen s'engage, sur la base des justificatifs fournis, à reverser au CCAS, le montant des aides individuelles qu'il aura attribué aux ménages éligibles, dans la limite de l'enveloppe financière globale prévue, à savoir 9 240 € pour les aires de Boé, Agen, Bon Rencontre et Le Passage d'Agen.

L'Agglomération d'Agen s'engage à procéder au versement de cette aide, en un seul versement, après réception du bilan d'attribution transmis par le CCAS.

L'Agglomération d'Agen s'engage à étudier avec le CCAS, les demandes particulières, notamment celles de ménages ayant déjà obtenu des bons pour une valeur de 280 €.

Article 5 : Durée de la convention

La convention prend effet à compter du jour de sa signature par les parties et est consentie jusqu'au 31 décembre 2025.

Article 6 : Conditions d'utilisation de la subvention

La subvention accordée devra être utilisée conformément à l'objet défini à l'article 1^{er} et aux engagements des articles 2 et 3 de la présente convention. Toute contribution non utilisée ou qui est non conforme à l'objet de la présente convention ou aux engagements du CCAS devra être remboursée.

De plus, selon les dispositions de l'article L.1611-4 du code général des collectivités territoriales, il est interdit à tout groupement ou à tout association, œuvre ou entreprise ayant reçu une subvention d'en employer tout ou partie en subventions à d'autres associations, œuvres ou entreprises, excepté si cela est expressément prévu par la présente convention.

Article 7 : Modification de la convention

La présente convention pourra, à tout moment, être modifiée. Cette modification devra requérir l'accord des parties et prendra la forme d'avenant.

Article 8 : Résiliation de la convention

En cas de non-respect par l'une des parties de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire

valoir, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée, avec accusé de réception, valant mise en demeure de se confronter aux obligations contractuelles restées infructueuse.

L'Agglomération d'Agen se réserve également le droit de résilier la présente convention pour tout motif d'intérêt général, sans préavis ni indemnité.

Le cas échéant, l'Agglomération d'Agen s'acquittera du remboursement des sommes dues sur la base des aides effectivement distribuées à la date de résiliation de la convention.

La résiliation de la présente convention pour une utilisation non conforme par le CCAS des fonds alloués par l'Agglomération d'Agen, entraînera la restitution des sommes perçues par le CCAS au prorata des engagements effectivement réalisés.

Article 9 : Litige

En cas de litige à l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties s'engagent à rechercher une voie amiable de règlement de leur différend. En cas d'échec de cette voie, le litige devra être porté devant le tribunal administratif de Bordeaux (situé : 9 rue Tastet, 33000 BORDEAUX).

Fait à AGEN, le ...

<p>Pour le CCAS de Bon Encontre, Mme Laurence LAMY, Présidente</p>	<p>Pour l'Agglomération d'Agen, M. Francis GARCIA, Vice-Président, en charge de la cohésion sociale, politique de la ville et gens du voyage</p>
--	---



CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LE CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE D'AGEN ET L'AGGLOMERATION D'AGEN POUR LA MISE EN PLACE D'UNE AIDE ENERGIE A DESINTATION DES OCCUPANTS DES AIRES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

ENTRE LES SOUSSIGNES :

L'AGGLOMERATION D'AGEN, dont le siège est situé 8, rue André Chénier BP 90045 47916 AGEN CEDEX 9, représentée par Monsieur Francis GARCIA, Vice-Président en charge de la Cohésion Sociale, de la Politique de la Ville, des Gens du Voyage, de l'Enfance, Jeunesse et Petite Enfance, dument habilité par la décision n° 2025-033 du Président, en date du 17 mars 2025 et l'arrêté n° 2022-AG-193 du Président de l'Agglomération d'Agen, en date du 17 juillet 2022,

Désignée ci-après « l'Agglomération d'Agen »,

D'une part

Et :

LE CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE DE LA COMMUNE D'AGEN, dont le siège est situé 65 rue Montesquieu 47 000 AGEN, représenté par Madame Baya KHERKHACH, dument habilitée par le Conseil d'Administration du 18 février 2025,

Désignée ci-après « Le Centre Communal d'Action Sociale de la commune d'Agen »,

D'autre part

PREAMBULE

Dans le cadre de sa compétence obligatoire « *Gestion des aires d'accueil des gens du voyage* » et pour aider les ménages occupants les aires dont elle a la gestion à faire face aux difficultés financières qu'ils rencontrent, notamment pour payer leur facture d'électricité, l'Agglomération d'Agen, a décidé de reconduire le dispositif d'aide « énergie » mis en place en 2024

PAR CONSEQUENT, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les modalités de versement de l'aide « énergie » au CCAS d'Agen, destinée à aider les ménages occupants d'une aire d'accueil à recourir à des moyens de chauffage complémentaires au chauffage électrique, en particulier l'achat de bouteilles de gaz.

Article 2 : Conditions d'éligibilité au dispositif aide « énergie »

Les conditions sont les suivantes :

- Disposer d'un contrat d'occupation de l'aire et y stationner depuis plus d'un mois,
- Justifier d'un revenu fiscal de référence par unité de consommation inférieur aux plafonds suivants :
 - 10 800 €, pour une personne seule ;
 - 16 200 €, pour un couple ;
 - 19 800 €, pour un couple avec un enfant à charge ;
 - 23 400 €, pour un couple avec deux enfants à charge ;
 - 27 000 €, pour un couple avec trois enfants à charge,

Le montant de l'aide « énergie » attribuée aux ménages éligibles qui en font la demande est plafonné à 280 €.

L'instruction des demandes est assurée par le CCAS concerné qui est chargé de distribuer des bons aux ménages éligibles. Ces bons, d'une valeur de 40 € ou 80 € selon les cas permettent aux ménages d'aller récupérer des bouteilles de gaz auprès d'un fournisseur désigné par le CCAS.

L'Agglomération d'Agen reverse le montant total des bons attribués par chaque CCAS au CCAS concerné, dans la limite de 9 240 € pour les 4 aires.

Il est précisé qu'en principe, chaque ménage peut se voir attribuer des bons dans la limite de 280 €. Cependant, si l'enveloppe budgétaire de l'Agglomération d'Agen n'est pas épuisée, les demandes d'attribution de bons supplémentaires seront étudiées au cas par cas.

Article 3 : Engagements du CCAS

Le CCAS s'engage à recevoir les ménages de manière individuelle, à raison d'un rendez-vous par mois sur le 1^{er} semestre 2025

Le CCAS s'engage à instruire les demandes et délivrer les bons aux ménages éligibles.

Le CCAS s'engage à acquitter les factures correspondantes auprès du ou des fournisseurs désignés par lui.

Le CCAS s'engage à transmettre à l'Agglomération d'Agen à la fin de chaque mois, un bilan d'attribution et avant le 30 juin, un bilan global des attributions indiquant pour chaque ménage concerné, le numéro d'emplacement sur l'aire, le nombre de bons délivrés en précisant et la valeur de chaque bon attribué, ainsi qu'une copie de la ou les factures acquittées auprès du ou des fournisseurs retenus.

En cas de demandes supplémentaires d'un ménage ayant déjà utilisé le nombre maximal de bon (valeur de 280 € atteinte), le CCAS s'engage à transmettre l'information à l'Agglomération d'Agen pour que la demande puisse faire l'objet d'un examen conjoint.

Article 4 : Engagements de l'Agglomération d'Agen

L'Agglomération d'Agen s'engage à s'assurer que le gestionnaire des aires d'accueil qu'elle a mandaté, la société ACGV services, délivre les attestations de séjours aux ménages demandeurs.

L'Agglomération d'Agen s'engage, sur la base des justificatifs fournis, à reverser au CCAS, le montant des aides individuelles qu'il aura attribué aux ménages éligibles, dans la limite de l'enveloppe financière globale prévue, à savoir 9 240 € pour les aires de Boé, Agen, Bon Rencontre et Le Passage d'Agen.

L'Agglomération d'Agen s'engage à procéder au versement de cette aide, en un seul versement, après réception du bilan d'attribution transmis par le CCAS.

L'Agglomération d'Agen s'engage à étudier avec le CCAS, les demandes particulières, notamment celles de ménages ayant déjà obtenu des bons pour une valeur de 280 €.

Article 5 : Durée de la convention

La convention prend effet à compter du jour de sa signature par les parties et est consentie jusqu'au 31 décembre 2025.

Article 6 : Conditions d'utilisation de la subvention

La subvention accordée devra être utilisée conformément à l'objet défini à l'article 1^{er} et aux engagements des articles 2 et 3 de la présente convention. Toute contribution non utilisée ou qui est non conforme à l'objet de la présente convention ou aux engagements du CCAS devra être remboursée.

De plus, selon les dispositions de l'article L. 1611-4 du code général des collectivités territoriales, il est interdit à tout groupement ou à toute association, œuvre ou entreprise ayant reçu une subvention d'en employer tout ou partie en subventions à d'autres associations, œuvres ou entreprises, excepté si cela est expressément prévu par la présente convention.

Article 7 : Modification de la convention

La présente convention pourra, à tout moment, être modifiée. Cette modification devra requérir l'accord des parties et prendra la forme d'avenant.

Article 8 : Résiliation de la convention

En cas de non-respect par l'une des parties de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée, avec accusé de réception, valant mise en demeure de se confronter aux obligations contractuelles restées infructueuses.

L'Agglomération d'Agen se réserve également le droit de résilier la présente convention pour tout motif d'intérêt général, sans préavis ni indemnité.

Le cas échéant, l'Agglomération d'Agen s'acquittera du remboursement des sommes dues sur la base des aides effectivement distribuées à la date de résiliation de la convention.

La résiliation de la présente convention pour une utilisation non conforme par le CCAS des fonds alloués par l'Agglomération d'Agen, entraînera la restitution des sommes perçues par le CCAS au prorata des engagements effectivement réalisés.

Article 9 : Litige

En cas de litige à l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties s'engagent à rechercher une voie amiable de règlement de leur différend. En cas d'échec de cette voie, le litige devra être porté devant le tribunal administratif de Bordeaux (situé : 9 rue Tastet, 33000 BORDEAUX).

Fait à AGEN, le ...

Pour le CCAS d'Agen, Mme Baya KHERKHACH	Pour l'Agglomération d'Agen, M. Francis GARCIA, Vice-Président, en charge de la cohésion sociale, politique de la ville et gens du voyage
---	--



CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LE CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE DE BOE ET L'AGGLOMERATION D'AGEN POUR LA MISE EN PLACE D'UNE AIDE ENERGIE A DESINTATION DES OCCUPANTS DES AIRES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

ENTRE LES SOUSSIGNES :

L'AGGLOMERATION D'AGEN, dont le siège est situé 8, rue André Chénier BP 90045 47916 AGEN CEDEX 9, représentée par **Monsieur Francis GARCIA**, Vice-Président en charge de la Cohésion Sociale, de la Politique de la Ville, des Gens du Voyage, de l'Enfance, Jeunesse et Petite Enfance, dument habilité par la décision n° 2025-033 du Président, en date du 17 mars 2025 et l'arrêté n° 2022-AG-193 du Président de l'Agglomération d'Agen, en date du 17 juillet 2022,

Désignée ci-après « l'Agglomération d'Agen »,

D'une part

Et :

LE CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE DE LA COMMUNE DE BOE, dont le siège est situé 13 bis rue des Ormes 47450 BOE, représenté par **Madame Pascale LUGUET**, dument habilitée par le Conseil d'Administration du 14 février 2024,

Désignée ci-après « Le Centre Communal d'Action Sociale de la commune de Boé »,

D'autre part

PREAMBULE

Dans le cadre de sa compétence obligatoire « *Gestion des aires d'accueil des gens du voyage* » et pour aider les ménages occupants les aires dont elle a la gestion à faire face aux difficultés financières qu'ils rencontrent, notamment pour payer leur facture d'électricité, l'Agglomération d'Agen, a décidé de reconduire le dispositif d'aide « énergie » mis en place en 2024

PAR CONSEQUENT, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les modalités de versement de l'aide « énergie » au CCAS de Boé, destinée à aider les ménages occupants d'une aire d'accueil à recourir à des moyens de chauffage complémentaires au chauffage électrique, en particulier l'achat de bouteilles de gaz.

Article 2 : Conditions d'éligibilité au dispositif aide « énergie »

Les conditions sont les suivantes :

- Disposer d'un contrat d'occupation de l'aire et y stationner depuis plus d'un mois,
- Justifier d'un revenu fiscal de référence par unité de consommation inférieur aux plafonds suivants :
 - 10 800 €, pour une personne seule ;
 - 16 200 €, pour un couple ;
 - 19 800 €, pour un couple avec un enfant à charge ;
 - 23 400 €, pour un couple avec deux enfants à charge ;
 - 27 000 €, pour un couple avec trois enfants à charge,

Le montant de l'aide « énergie » attribuée aux ménages éligibles qui en font la demande est plafonné à 280 €.

L'instruction des demandes est assurée par le CCAS concerné qui est chargé de distribuer des bons aux ménages éligibles. Ces bons, d'une valeur de 40 € ou 80 € selon les cas permettent aux ménages d'aller récupérer des bouteilles de gaz auprès d'un fournisseur désigné par le CCAS.

L'Agglomération d'Agen reverse le montant total des bons attribués par chaque CCAS au CCAS concerné, dans la limite de 9 240 € pour les 4 aires.

Il est précisé qu'en principe, chaque ménage peut se voir attribuer des bons dans la limite de 280 €. Cependant, si l'enveloppe budgétaire de l'Agglomération d'Agen n'est pas épuisée, les demandes d'attribution de bons supplémentaires seront étudiées au cas par cas.

Article 3 : Engagements du CCAS

Le CCAS s'engage à recevoir les ménages de manière individuelle, à raison d'un rendez-vous par mois sur le 1^{er} semestre 2025

Le CCAS s'engage à instruire les demandes et délivrer les bons aux ménages éligibles.

Le CCAS s'engage à acquitter les factures correspondantes auprès du ou des fournisseurs désignés par lui.

Le CCAS s'engage à transmettre à l'Agglomération d'Agen à la fin de chaque mois, un bilan d'attribution et avant le 30 juin, un bilan global des attributions indiquant pour chaque ménage concerné, le numéro d'emplacement sur l'aire, le nombre de bons délivrés en précisant et la valeur de chaque bon attribué, ainsi qu'une copie de la ou les factures acquittées auprès du ou des fournisseurs retenus.

En cas de demandes supplémentaires d'un ménage ayant déjà utilisé le nombre maximal de bon (valeur de 280 € atteinte), le CCAS s'engage à transmettre l'information à l'Agglomération d'Agen pour que la demande puisse faire l'objet d'un examen conjoint.

Article 4 : Engagements de l'Agglomération d'Agen

L'Agglomération d'Agen s'engage à s'assurer que le gestionnaire des aires d'accueil qu'elle a mandaté, la société ACGV services, délivre les attestations de séjours aux ménages demandeurs.

L'Agglomération d'Agen s'engage, sur la base des justificatifs fournis, à reverser au CCAS, le montant des aides individuelles qu'il aura attribué aux ménages éligibles, dans la limite de l'enveloppe financière globale prévue, à savoir 9 240 € pour les aires de Boé, Agen, Bon Rencontre et Le Passage d'Agen.

L'Agglomération d'Agen s'engage à procéder au versement de cette aide, en un seul versement, après réception du bilan d'attribution transmis par le CCAS.

L'Agglomération d'Agen s'engage à étudier avec le CCAS, les demandes particulières, notamment celles de ménages ayant déjà obtenu des bons pour une valeur de 280 €.

Article 5 : Durée de la convention

La convention prend effet à compter du jour de sa signature par les parties et est consentie jusqu'au 31 décembre 2025.

Article 6 : Conditions d'utilisation de la subvention

La subvention accordée devra être utilisée conformément à l'objet défini à l'article 1^{er} et aux engagements des articles 2 et 3 de la présente convention. Toute contribution non utilisée ou qui est non conforme à l'objet de la présente convention ou aux engagements du CCAS devra être remboursée.

De plus, selon les dispositions de l'article L.1611-4 du code général des collectivités territoriales, il est interdit à tout groupement ou à toute association, œuvre ou entreprise ayant reçu une subvention d'en employer tout ou partie en subventions à d'autres associations, œuvres ou entreprises, excepté si cela est expressément prévu par la présente convention.

Article 7 : Modification de la convention

La présente convention pourra, à tout moment, être modifiée. Cette modification devra requérir l'accord des parties et prendra la forme d'avenant.

Article 8 : Résiliation de la convention

En cas de non-respect par l'une des parties de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée, avec accusé de réception, valant mise en demeure de se confronter aux obligations contractuelles restées infructueuses.

L'Agglomération d'Agen se réserve également le droit de résilier la présente convention pour tout motif d'intérêt général, sans préavis ni indemnité.

Le cas échéant, l'Agglomération d'Agen s'acquittera du remboursement des sommes dues sur la base des aides effectivement distribuées à la date de résiliation de la convention.

La résiliation de la présente convention pour une utilisation non conforme par le CCAS des fonds alloués par l'Agglomération d'Agen, entraînera la restitution des sommes perçues par le CCAS au prorata des engagements effectivement réalisés.

Article 9 : Litige

En cas de litige à l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties s'engagent à rechercher une voie amiable de règlement de leur différend. En cas d'échec de cette voie, le litige devra être porté devant le tribunal administratif de Bordeaux (situé : 9 rue Tastet, 33000 BORDEAUX).

Fait à AGEN, le ...

<p>Pour le CCAS de Boé, Mme Pascale LUGUET, Présidente</p>	<p>Pour l'agglomération d'Agen, M. Francis GARCIA, Vice-Président, en charge de la cohésion sociale, politique de la ville et gens du voyage</p>
---	---



CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LE CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE DU PASSAGE D'AGEN ET L'AGGLOMERATION D'AGEN POUR LA MISE EN PLACE D'UNE AIDE ENERGIE A DESINTATION DES OCCUPANTS DES AIRES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

ENTRE LES SOUSSIGNES :

L'AGGLOMERATION D'AGEN, dont le siège est situé 8, rue André Chénier BP 90045 47916 AGEN CEDEX 9, représentée par **Monsieur Francis GARCIA**, Vice-Président en charge de la Cohésion Sociale, de la Politique de la Ville, des Gens du Voyage, de l'Enfance, Jeunesse et Petite Enfance, dument habilité par la décision n° 2025-033 du Président, en date du 17 mars 2025 et l'arrêté n° 2022-AG-193 du Président de l'Agglomération d'Agen, en date du 17 juillet 2022

Désignée ci-après « l'Agglomération d'Agen »,

D'une part

Et :

LE CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE DE LA COMMUNE DU PASSAGE D'AGEN, dont le siège est situé 69 rue Gambetta 47520 LE PASSAGE, représenté par **Monsieur Jean Michel BELAIR**, dument habilité par le Conseil d'Administration du 14 février 2024,

Désignée ci-après « Le Centre Communal d'Action Sociale de la commune du Passage d'Agen »,

D'autre part

PREAMBULE

Dans le cadre de sa compétence obligatoire « *Gestion des aires d'accueil des gens du voyage* » et pour aider les ménages occupants les aires dont elle a la gestion à faire face aux difficultés financières qu'ils rencontrent, notamment pour payer leur facture d'électricité, l'Agglomération d'Agena décidé de reconduire le dispositif d'aide « énergie » mis en place en 2024

PAR CONSEQUENT, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les modalités de versement de l'aide « énergie » au CCAS du Passage d'Agen, destinée à aider les ménages occupants d'une aire d'accueil à recourir à des moyens de chauffage complémentaires au chauffage électrique, en particulier l'achat de bouteilles de gaz.

Article 2 : Conditions d'éligibilité au dispositif aide « énergie »

Les conditions sont les suivantes :

- Disposer d'un contrat d'occupation de l'aire et y stationner depuis plus d'un mois,
- Justifier d'un revenu fiscal de référence par unité de consommation inférieur aux plafonds suivants :
 - 10 800 €, pour une personne seule ;
 - 16 200 €, pour un couple ;
 - 19 800 €, pour un couple avec un enfant à charge ;
 - 23 400 €, pour un couple avec deux enfants à charge ;
 - 27 000 €, pour un couple avec trois enfants à charge,

Le montant de l'aide « énergie » attribuée aux ménages éligibles qui en font la demande est plafonné à 280 €.

L'instruction des demandes est assurée par le CCAS concerné qui est chargé de distribuer des bons aux ménages éligibles. Ces bons, d'une valeur de 40 € ou 80 € selon les cas permettent aux ménages d'aller récupérer des bouteilles de gaz auprès d'un fournisseur désigné par le CCAS.

L'Agglomération d'Agen reverse le montant total des bons attribués par chaque CCAS au CCAS concerné, dans la limite de 9 240 € pour les 4 aires.

Il est précisé qu'en principe, chaque ménage peut se voir attribuer des bons dans la limite de 280 €. Cependant, si l'enveloppe budgétaire de l'Agglomération d'Agen n'est pas épuisée, les demandes d'attribution de bons supplémentaires seront étudiées au cas par cas.

Article 3 : Engagements du CCAS

Le CCAS s'engage à recevoir les ménages de manière individuelle, à raison d'un rendez-vous par mois sur le 1^{er} semestre 2025

Le CCAS s'engage à instruire les demandes et délivrer les bons aux ménages éligibles.

Le CCAS s'engage à acquitter les factures correspondantes auprès du ou des fournisseurs désignés par lui.

Le CCAS s'engage à transmettre à l'Agglomération d'Agen à la fin de chaque mois, un bilan d'attribution et avant le 30 juin, un bilan global des attributions indiquant pour chaque ménage concerné, le numéro d'emplacement sur l'aire, le nombre de bons délivrés en précisant et la valeur de chaque bon attribué, ainsi qu'une copie de la ou les factures acquittées auprès du ou des fournisseurs retenus.

En cas de demandes supplémentaires d'un ménage ayant déjà utilisé le nombre maximal de bon (valeur de 280 € atteinte), le CCAS s'engage à transmettre l'information à l'Agglomération d'Agen pour que la demande puisse faire l'objet d'un examen conjoint.

Article 4 : Engagements de l'Agglomération d'Agen

L'Agglomération d'Agen s'engage à s'assurer que le gestionnaire des aires d'accueil qu'elle a mandaté, la société ACGV services, délivre les attestations de séjours aux ménages demandeurs.

L'Agglomération d'Agen s'engage, sur la base des justificatifs fournis, à reverser au CCAS, le montant des aides individuelles qu'il aura attribué aux ménages éligibles, dans la limite de l'enveloppe financière globale prévue, à savoir 9 240 € pour les aires de Boé, Agen, Bon Rencontre et Le Passage d'Agen.

L'Agglomération d'Agen s'engage à procéder au versement de cette aide, en un seul versement, après réception du bilan d'attribution transmis par le CCAS.

L'Agglomération d'Agen s'engage à étudier avec le CCAS, les demandes particulières, notamment celles de ménages ayant déjà obtenu des bons pour une valeur de 280 €.

Article 5 : Durée de la convention

La convention prend effet à compter du jour de sa signature par les parties et est consentie jusqu'au 31 décembre 2025.

Article 6 : Conditions d'utilisation de la subvention

La subvention accordée devra être utilisée conformément à l'objet défini à l'article 1^{er} et aux engagements des articles 2 et 3 de la présente convention. Toute contribution non utilisée ou qui est non conforme à l'objet de la présente convention ou aux engagements du CCAS devra être remboursée.

De plus, selon les dispositions de l'article L.1611-4 du code général des collectivités territoriales, il est interdit à tout groupement ou à toute association, œuvre ou entreprise ayant reçu une subvention d'en employer tout ou partie en subventions à d'autres associations, œuvres ou entreprises, excepté si cela est expressément prévu par la présente convention.

Article 7 : Modification de la convention

La présente convention pourra, à tout moment, être modifiée. Cette modification devra requérir l'accord des parties et prendra la forme d'avenant.

Article 8 : Résiliation de la convention

En cas de non-respect par l'une des parties de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée, avec accusé de réception, valant mise en demeure de se confronter aux obligations contractuelles restées infructueuses.

L'Agglomération d'Agen se réserve également le droit de résilier la présente convention pour tout motif d'intérêt général, sans préavis ni indemnité.

Le cas échéant, l'Agglomération d'Agen s'acquittera du remboursement des sommes dues sur la base des aides effectivement distribuées à la date de résiliation de la convention.

La résiliation de la présente convention pour une utilisation non conforme par le CCAS des fonds alloués par l'Agglomération d'Agen, entraînera la restitution des sommes perçues par le CCAS au prorata des engagements effectivement réalisés.

Article 9 : Litige

En cas de litige à l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties s'engagent à rechercher une voie amiable de règlement de leur différend. En cas d'échec de cette voie, le litige devra être porté devant le tribunal administratif de Bordeaux (situé : 9 rue Tastet, 33000 BORDEAUX).

Fait à AGEN, le ...

<p>Pour le CCAS du Passage, M. Jean Michel BELAIR, Vice-Président</p>	<p>Pour l'agglomération d'Agen, M. Francis GARCIA, Vice-Président, en charge de la cohésion sociale, politique de la ville et gens du voyage</p>
--	---



DECISION DU PRESIDENT N° 2025_034 DU 19 MARS 2025

OBJET : ATTRIBUTION DU MARCHE SUBSEQUENT 2024S25A3DEA01 « CREATION D'UNE CANALISATION D'EAUX USEES- ALLEE DE RIOLS – BOÉ » - ISSU DE L'ACCORD-CADRE 2023DEA01 POUR LES TRAVAUX SUR LES RESEAUX D'EAU POTABLE, D'EAUX USEES ET D'EAUX PLUVIALES LOT 1

Contexte

Le marché subséquent 2024S25A3DEA01 a pour objet la création d'une canalisation d'eaux usées, allée de Riols sur la commune de Boé. Il se décompose en deux tranches :

- Tranche ferme : Création d'une canalisation d'eaux usées ;
- Tranche optionnelle n°1 : Traitement des déblais pollués.

Il s'agit d'un marché subséquent passé sur le fondement de l'accord-cadre cité ci-dessus dont les titulaires sont les entreprises suivantes :

- Entreprise COUSIN PRADERE - ZI de Marchés – BP50089 – 82104 CASTELSARRASIN – N° SIRET : 845 550 102 00030
- Groupement SADE CGTH / INEO Réseaux Nouvelle Aquitaine – 15 avenue Gustave Eiffel – 33600 PESSAC – N° SIRET : 562 077 503 00455
- Groupement SAINCRY Ets de SOGEA / EUROVIA AQUITAINE – ZA de Borie, 13 rue des entrepreneurs 47480 PONT DU CASSE – SIRET N° 525 580 197 00107
- Groupement SAS LAGES ET FILS / SPIE BATIGNOLLES MALET – ZAC du Villeneuveois, rue Gorges Charpak 47300 VILLENEUVE SUR LOT – SIRET N° 319 116 752 00050
- Entreprise ESBTP RESEAUX – 2 route des Métiers - 47310 ESTILLAC – SIRET N° 322 981 200 00049

Exposé des motifs

A la date limite de réception des offres fixée au 02/12/2024 à 12h, 5 plis ont été réceptionnés.

Le 18/03//2025, la Commission Marchés à Procédure Adaptée, après analyse des plis, a proposé de retenir l'offre du groupement SAINCRY Ets de SOGEA / EUROVIA AQUITAINE, dont le mandataire est SAINCRY Ets de SOGEA Sud-Ouest Hydraulique, ZA de Borie, 13 rue des entrepreneurs 47480 PONT DU CASSE, SIRET N° 525 580 197 00107, pour un montant estimatif de **154 974.71 € HT**, répartis comme suit :

- Tranche ferme : 102 033,91 € HT
 - Tranche optionnelle : 52 940,80 € HT
- soit 185 969.65 € TTC.

Cadre juridique de la décision

VU les articles L. 2122-1 et R. 2122-2 du Code de la commande publique,

VU l'article 1.2 de la délibération DCA_006/2022 du conseil d'Agglomération en date du 20 janvier 2022 donnant délégation au Président pour prendre toute décision concernant la préparation, l'exécution et le règlement des marchés de travaux, de fournitures et de services, sans limite de montant, y compris pour les marchés formalisés au-delà des seuils européens.

VU l'avis favorable de la Commission Marchés à Procédure Adaptée en date du 18/03/2025,

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ D'ATTRIBUER ET DE SIGNER le marché subséquent 2024S25A3DEA01 « création d'une canalisation d'eaux usées, allée de Riols sur la commune de Boé » avec le groupement SAINCRY Ets de SOGEA / EUROVIA AQUITAINE, dont le mandataire est la société SAINCRY Ets de SOGEA Sud-Ouest Hydraulique domiciliée ZA de Borie 13 rue des entrepreneurs 47480 PONT DU CASSE, SIRET N° 525 580 197 00107, pour un montant estimatif de **154 974.71 € HT**, répartis comme suit :

- Tranche ferme : 102 033,91 € HT
 - Tranche optionnelle : 52 940,80 € HT
- soit 185 969.65 € TTC.

2°/ DE DIRE que les dépenses seront prélevées sur les crédits inscrits à cet effet au budget 2025 et les suivants.

Le Président
certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de
cet acte
informe que la présente décision peut faire l'objet d'un
recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal
Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à
compter des formalités de publication et de transmission
en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme
Le Président,

Jean DIONIS DU SEJOUR



DECISION DU PRESIDENT N° 2025_035 DU 19 MARS 2025

OBJET : ATTRIBUTION DU MARCHÉ SUBSEQUENT 2025S23A2TV1L1 « TRAVAUX POUR LA MISE EN PLACE DE POINTS D'APPORT VOLONTAIRE SUR LA COMMUNE D'AGEN » ISSU DE L'ACCORD-CADRE 2022TVE01 POUR LES TRAVAUX DE VOIRIE – LOT 1 VRD

Contexte

Le marché subséquent **2025S23A2TV1L1** a pour objet la mise en place de Points d'Apport Volontaire sur la commune d'Agen, sur 4 sites à savoir : boulevard Scaliger, place Lamennais, place Carnot, place de la République.

Il s'agit d'un marché subséquent passé sur le fondement de l'accord-cadre cité ci-dessus dont les titulaires sont les entreprises suivantes :

- Groupement SAS EUROVIA AQUITAINE / SASU SAINCRY ETS SOGEA SO HYDRAULIQUE / FAYAT ENTREPRISE TP ETS STAT DUGARCIN – Métairie de Beauregard - 47520 Le Passage d'Agen - N° Siret : 414 537 142 00203 ;
- SAS COLAS FRANCE ETS DE LOT ET GARONNE – Varennes - 47240 Bon Rencontre - N° Siret : 329 338 883 03504 ;
- Groupement EIFFAGE ROUTE GRAND SUD - Agence Val de Garonne / ESBTP – 2 rue Paul Riquet 82200 Malause - N° Siret : 398 762 211 00520 ;
- Groupement SPIE BATIGNOLLES MALET SA / TOVO SAS - 43 rue de Daubas 47550 Boé N° Siret : 302 698 873 00239 ;
- LALANNE – 271 allée la plaine - 47110 Le Temple sur Lot - N° Siret : 449 132 380 00022.

Exposé des motifs

A la date limite de réception des offres fixée au **07/03/2025** à 12h, **5 plis** ont été réceptionnés.

Le **19/03/2025**, la Commission Marchés à Procédure Adaptée, après analyse des plis, a proposé de retenir l'offre du Groupement solidaire **SPIE BATIGNOLLES MALET / TOVO**, dont le mandataire est **SPIE BATIGNOLLES MALET**, domicilié 43 rue de Daubas 47550 Boé - N° Siret : 302 698 873 00239, pour un montant estimatif de **129 646.09 € HT**, soit 155 575.30 € TTC.

Cadre juridique de la décision

VU les articles L. 2122-1 et R. 2122-2 du Code de la commande publique,

VU la **délibération du conseil d'Agglomération** en date du 20 janvier 2022 donnant délégation au Président pour prendre toute décision concernant la préparation, l'exécution et le règlement des marchés de travaux, de fournitures et de services, sans limite de montant, y compris pour les marchés formalisés au-delà des seuils européens,

VU l'arrêté n°2023-AG-199 en date du 26/09/2022 donnant délégation de fonction à Madame Clémence BRANDOLIN-ROBERT, Représentant du pouvoir adjudicateur,

VU l'avis favorable de la Commission Marchés à Procédure Adaptée en date du 00/00/2025.

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ **D'ATTRIBUER ET DE SIGNER LE MARCHÉ SUBSEQUENT 2025S23A2TV1L1 « TRAVAUX DE MISE EN PLACE DE POINTS D'APPORT VOLONTAIRE SUR LA COMMUNE D'AGEN »** avec le groupement solidaire **SPIE BATIGNOLLES MALET / TOVO**, dont le mandataire est **SPIE BATIGNOLLES MALET**, domicilié 43 rue de Daubas 47550 Boé - N° Siret : 302 698 873 00239, pour un montant estimatif de **129 646.09 € HT**, soit 155 575.30 € TTC.

2°/ **DE DIRE** que les dépenses seront prélevées sur le crédit inscrit à cet effet au budget 2025 et les suivants.

Le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme

Pour le Président et par délégation conformément à l'arrêté du 26/09/2022,

Clémence BRANDOLIN ROBERT



DECISION DU PRESIDENT N° 2025 - 36 DU 19 MARS 2025

OBJET : CONVENTION DE MISE A DISPOSITION DE PERSONNEL ENTRE L'AGGLOMERATION D'AGEN ET LE GROUPEMENT D'INTERET PUBLIC AGENCE DU COMMERCE D'AGEN

Contexte

L'Agglomération d'Agen entend mettre à disposition du Groupement d'Intérêt Public « Agence du Commerce d'Agen », dont elle est membre, un agent pour prendre les fonctions de Directrice du Groupement.

Pour ce faire, il convient de prendre une convention pour déterminer les modalités générales de cette mise à disposition.

Exposé des motifs

Par arrêté du 22 février 2024, le Préfet de Lot-et-Garonne a approuvé la Convention Constitutive du Groupement d'Intérêt Public (GIP) « Agence du Commerce d'Agen ». L'Agglomération d'Agen est un des membres fondateurs du Groupement.

Le GIP a pour objet le développement et l'expansion du commerce du centre-ville d'Agen et des centres-bourgs des communes de l'Agglomération d'Agen, de leur image et de leur notoriété.

Le GIP s'adresse aux commerçants, aux porteurs de projet et aux consommateurs.

L'Agglomération d'Agen apporte à la réalisation de cet objet le concours de membres de son personnel, en le mettant à la disposition du GIP. A ce titre, l'Agglomération d'Agen s'engage à mettre à disposition du Groupement un agent de l'intercommunalité pour une durée d'un an à compter de mars 2025 jusqu'au 28 février 2026.

Cet agent assurera la réalisation des missions de Direction du GIP « Agence du Commerce d'Agen » et est mis à disposition à temps complet à compter de mars 2025.

Ses horaires de travail sont les suivantes :

- Lundi /mardi / mercredi /jeudi : 8h30 à 12h30 et de 14h à 18h.
- Vendredi : 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30
Soit 8h par jour et 40h par semaine.

L'agent mis à disposition est rattaché hiérarchiquement à l'Agglomération d'Agen.

Cette mise à disposition est consentie à titre gracieux et ne donnera pas lieu à un remboursement de la part du GIP « Agence du Commerce d'Agen ».

Cadre juridique de la décision

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment, l'article L.5211-10,

Vu le Code Général de la Fonction publique et notamment, les articles L.512-6 à L.512-17,

Vu la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 relative à la simplification et l'amélioration de la qualité du droit, dite loi « Warsmann »,

Vu le décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux,

Vu le décret n° 2012-91 du 26 janvier 2012 relatif aux groupements d'intérêt public,

Vu le décret n° 2013 du 5 avril 2013 relatif au régime de droit public applicable aux personnels des groupements d'intérêt public,

Vu l'arrêté de la Préfecture de Lot-et-Garonne n° 47-2024-02-22-00001, en date du 22 février 2024, approuvant la convention constitutive du groupement d'intérêt public « Agence du Commerce d'Agen »,

Vu l'article 2.1 de la délibération n° DCA_006/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, donnant délégation permanente au Président, pour prendre toute décision concernant l'attribution, le règlement des subventions ainsi que les participations et signer les conventions nécessaires au fonctionnement courant de l'Agglomération d'Agen d'un montant inférieur ou égal à 10 000 euros TTC,

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ DE VALIDER les termes de la convention de mise à disposition de personnel entre l'Agglomération d'Agen et le GIP « Agence du Commerce d'Agen » pour occuper les fonctions de Directeur du Groupement,

2°/ DE DIRE que la convention prend effet à compter du jour de sa signature par les parties et trouvera son terme le 28 février 2026,

3°/ D'ACTER que la mise à disposition pourra être reconduite chaque année, sans pouvoir excéder trois ans soit jusqu'au 29 février 2028,

4°/ D'ACTER que cette mise à disposition est consentie à titre gratuit et ne donnera pas lieu à un remboursement de la part du GIP,

5°/ DE SIGNER ou d'autoriser son représentant à signer ladite convention ainsi que tous les actes et documents y afférents.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte
Informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme
Le Président

Jean DIONIS du SÉJOUR



CONVENTION DE MISE A DISPOSITION DE PERSONNEL
ENTRE **L'AGGLOMERATION D'AGEN**
ET LE GROUPEMENT **D'INTERET PUBLIC** AGENCE DU COMMERCE **D'AGEN**

ENTRE :

L'Agglomération d'Agen, dont le siège se situe 8, rue André Chénier – B.P. 90045 - 47916 AGEN CEDEX 9, représentée par son Président, Monsieur Jean DIONIS du SEJOUR, dûment habilité par la décision n°

Désignée ci-après par « *l'Agglomération* »,

D'une part,

ET :

Le Groupement d'Intérêt Public (GIP) Agence du commerce d'Agen, dont le siège se situe 24 bis place Jean-Baptiste Durand 47000 AGEN, représentée par sa Présidente, Madame Clémence BRANDOLIN-ROBERT, dûment habilité par la délibération du Conseil d'Administration, en date du,

Désignée ci-après par « *le GIP* »,

D'autre part,

PREAMBULE

L'Agglomération d'Agen prend acte que le GIP Agence du commerce d'Agen a pour objet principal le **renforcement de l'attractivité commerciale du centre-ville d'Agen et des centres bourgs de l'Agglomération d'Agen.**

Elle s'adresse aux commerçants, aux porteurs de projet et aux consommateurs.

L'Agglomération d'Agen apporte à la réalisation de cet objet le concours de membres de son personnel, en le mettant à la disposition du Groupement.

* * *

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment, l'article L.5211-10,

Vu le Code de la Fonction Publique et notamment, les articles L.512-6 à L512-17,

Vu le décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux,

Vu l'arrêté de la Préfecture de Lot-et-Garonne n° 47-2024-02-22-00001, en date du 22 février 2024, approuvant la Convention Constitutive du Groupement d'Intérêt Public « Agence du Commerce d'Agen »,

PAR CONSEQUENT, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de mettre à disposition du GIP un des agents de l'Agglomération d'Agen.

Cet agent assurera la réalisation des missions de Directrice du GIP Agence du commerce d'Agen et sera mis à disposition à temps complet à compter du 1^{er} mars 2025.

Ses horaires de travail seront les suivants :

- Lundi /mardi / mercredi /jeudi : 8h30 à 12h30 et de 14h à 18h.
- Vendredi : 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30
Soit 8h par jour et 40h par semaine.

L'exercice des missions se dérouleront au sein du GIP dont le siège se situe 24 bis place Jean-Baptiste Durand 47000 AGEN.

L'agent mis à disposition est rattaché hiérarchiquement à l'Agglomération d'Agen.

ARTICLE 2 – ENGAGEMENTS DU GIP

Le GIP s'engage à ce que l'agent mis à disposition mène les missions suivantes :

- Mise en œuvre des orientations stratégiques définies par le Conseil d'Administration et l'Assemblée Générale et rendre compte des résultats.
- Pilotage et coordination des missions d'accueil, promotion/communication, événementiel de l'Agence du commerce :
 - Prospection nouvelle enseigne
 - Accompagnement des porteurs de projets
 - Coordination et organisation des actions collectives d'animation et d'événementiel en lien avec les services de la ville, les unions commerciales, les commerçants
 - Définition et suivi des outils de communication et de l'offre marketing de l'agence, gestion, suivi et développement des différents outils numériques de l'agence (sites internet et RS)
 - Animation des relations avec les élus, les institutions, les commerçants du territoire et les unions commerciales
 - Représentation de la structure

- Conseil et accompagnement :
 - Accompagnement des porteurs de projet : constitution des dossiers ERP, enseigne, modification de façade, réglementation commerciale, transmission...

- Observatoire – diagnostics :
 - Définition et suivi de l'observatoire du commerce du centre-ville d'Agen : offre commerciale, locaux vacants...
 - Veille des mutations, des tendances et des aides financières

- Supervision de la gestion administrative et comptable du GIP :
 - Élaboration et gestion du budget et responsabilité administrative et comptable
 - Gestion de la vie de la structure dont gestion du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale
 - Management d'équipe
 - Rédaction d'un bilan d'activités annuel.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

L'Agglomération d'Agen s'engage à mettre à disposition le personnel aux horaires et dates définis à l'article 1^{er}.

Aucun remplacement ne sera prévu en cas d'absence de l'agent.

L'Agglomération d'Agen établit les dates de congés annuels et toutes les absences dont l'agent a le droit dans le cadre de son travail au sein de l'Administration et en informera le GIP.

ARTICLE 4 – EVALUATION DES ACTIVITES

Une évaluation annuelle de l'agent sera réalisée après un entretien individuel mené par la Présidente du GIP et la Directrice de la Direction de l'Economie et de l'Aménagement du Territoire (DEAT).

Ce rapport d'évaluation professionnelle sera transmis à l'agent qui pourra y apporter des observations puis adressée à la Direction des Relations Humaines de l'Agglomération d'Agen.

ARTICLE 5 – REMUNERATION

L'Agglomération d'Agen versera la rémunération de cet agent correspondant à son grade d'origine (*traitement de base, indemnité de résidence, supplément familial de traitement, indemnités et primes liées à l'emploi*).

ARTICLE 6 – REMBOURSEMENT DE LA REMUNERATION

La mise à disposition de l'agent par l'Agglomération d'Agen est consentie à titre gracieux et ne donnera pas lieu à un remboursement de la part du GIP.

ARTICLE 7 – DISCIPLINE

En cas de faute disciplinaire, l'Agglomération d'Agen sera saisie par le GIP.

ARTICLE 8 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter du jour de sa signature par les parties et est consentie pour une durée d'un an. Elle trouvera son terme le 28 février 2026.

La convention pourra être reconduite chaque année, sous réserve d'un accord préalable exprès des deux parties, dans la limite de trois ans, soit jusqu'au 29 février 2028.

La présente convention peut éventuellement prendre fin :

- En cas de démission de l'agent,
- Sans préavis en cas de faute disciplinaire de l'agent après accord entre l'Agglomération d'Agen et le GIP.

ARTICLE 9 – MODIFICATION

La présente convention pourra, à tout moment de son exécution, être modifiée. Cette modification devra requérir l'accord des parties et prendra la forme d'un avenant.

ARTICLE 10 – RESILIATION

En cas de non-respect par l'une des parties de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception, valant mise en demeure de se conformer aux obligations contractuelles restées infructueuses.

L'Agglomération d'Agen se réserve le droit de résilier la présente convention pour tout motif d'intérêt général.

ARTICLE 11 – LITIGES

En cas de litige relatif à l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties s'engagent à rechercher une voie amiable de règlement de leur différend.

En cas d'échec de cette voie, le litige devra être porté devant la juridiction territorialement compétente, soit le Tribunal administratif de Bordeaux (*situé au 9, rue Tastet, 33 000 BORDEAUX*).

ARTICLE 12 – DISPOSITIONS DIVERSES

La présente convention sera annexée à l'arrêté de mise à disposition individuel de l'agent. Elle est transmise à l'agent avant signature dans des conditions lui permettant d'exprimer son accord.

Fait à Agen, le

Pour **l'Agglomération d'Agen,**
Le Président,

Pour le GIP Agence du commerce
d'Agen,
La Présidente,

Monsieur Jean DIONIS du SEJOUR

Madame
ROBERT

Clémence

BRANDOLIN-



DECISION DU PRESIDENT N° 2025 - 37 DU 19 MARS 2025

OBJET : CONVENTION DE PARTENARIAT ENTRE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PROJET DU SUD-OUEST (SGPSO), L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DES SCIENCES ÉCONOMIQUES ET COMMERCIALES (ESSEC) ET L'AGGLOMÉRATION D'AGEN (AA) RELATIVE A L'ÉTUDE MONOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION D'AGEN

Contexte

L'Agglomération d'Agen est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) ayant vocation à permettre aux communes qui la composent de conduire ensemble un projet de territoire solidaire et partagé en faveur du développement et de l'aménagement des secteurs urbains et ruraux du bassin de vie de l'Agenais. Son territoire s'étend sur 44 communes où vivent plus de 101 000 habitants.

Créée par Ordonnance du 2 mars 2022, précisée par décret en Conseil d'État du 22 avril 2022, la **Société du Grand Projet du Sud-Ouest** (SGPSO) gère la participation de 24 collectivités territoriales au financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest et possède des compétences en matière de suivi des coûts et des délais, de coordination des acteurs et d'ingénierie territoriale.

La SGPSO peut mobiliser ses ressources pour apporter un appui matériel et humain aux maîtres d'ouvrage dans le cadre de la réalisation de l'infrastructure ferroviaire. Elle peut mobiliser ses ressources pour assurer un rôle d'expert auprès du comité de pilotage du projet et, à l'initiative de ce dernier, un rôle d'auditeur. Elle peut également, au-delà du périmètre de l'opération, mener des missions connexes d'ingénierie relatives aux projets de développement territorial liés à la Ligne Nouvelle.

Grande école de commerce et de management internationalement reconnue, l'École Supérieure des Sciences Économiques et Commerciales (*ESSEC*) a développé, depuis plus de trente ans, à travers sa Chaire d'Économie urbaine une riche expertise en matière de formation et de recherche sur les partenariats publics-privés, l'économie régionale et urbaine, le management public local, le marketing urbain, la négociation public-privé et, de façon générale, sur les relations entretenues par les territoires avec leurs agents économiques. La Chaire d'Économie urbaine travaille depuis de nombreuses années pour des partenaires publics et privés sur des thématiques de recherche appliquée, et a publié différents travaux académiques sur les dynamiques spatiales et socio-économiques dans les villes et dans les territoires ainsi que des réflexions sur le rôle des différentes parties prenantes, au premier rang desquels figurent les entreprises, dans les processus de développement des territoires.

Exposé des motifs

La présente convention a pour objet de définir les modalités et les conditions de mise en œuvre d'une étude monographique (désigné ci-après « la Monographie ») du territoire de l'AGGLOMÉRATION D'AGEN par l'ESSEC.

L'objectif de la Monographie est de contribuer à éclairer la réflexion sur l'arrivée de la Ligne Nouvelle en caractérisant les enjeux et en y apportant des réponses opérationnelles selon les directions données par la note d'orientation jointe en annexe.

Il s'agira de montrer :

- Les contextes à prendre en compte et les évolutions régionales et intrarégionales en cours, au regard de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire et de la localisation de sa gare ;
- Les enjeux liés à la place et au quartier de gare qui en découlent, pour le territoire et la ville ;
- Des opportunités pouvant être saisies pour répondre à ces enjeux et les contraintes afférentes ;
- Les orientations pouvant être envisagées pour des projets.

La convention précise les obligations respectives de chacune des parties notamment les modalités financières selon lesquelles l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et la SGPSO s'engagent à soutenir l'ESSEC dans le cadre de l'étude menée.

Pour l'ensemble des actions entreprises dans le cadre de ce partenariat, par année pleine et TVA non applicable :

- L'AGGLOMÉRATION D'AGEN apporte son soutien financier à hauteur de **2 800,00 € TTC** (*deux mille huit cents euros*) ;
- La SGPSO apporte son soutien financier à hauteur de **4 200,00 € TTC** (*quatre mille deux cents euros*).

Ces sommes sont entièrement allouées à l'ESSEC pour mener à bien les actions de partenariats qui font l'objet de la présente convention.

Les fonds seront versés par l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et la SGPSO à la remise du rapport de la Monographie après appel de fonds de l'ESSEC.

Cadre juridique de la décision

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de la Commande Publique,

Vu la délibération n°DCA_122/2021 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 16 décembre 2021, portant positionnement sur la participation de l'Agglomération d'Agen au plan de financement de la LGV Grand Projet Sud-Ouest,

Vu l'article 2.1 de la délibération n°DCA_006/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, donnant délégation permanente au Président pour prendre toute décision concernant l'attribution et le règlement des subventions, participations, conventions nécessaires au fonctionnement de l'Agglomération d'Agen pour un montant inférieur ou égal à 10 000 € TTC,

Consiédrant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ DE VALIDER les termes de la présente convention de partenariat entre l'Ecole Supérieure des Sciences Economiques et Commerciales (ESSEC), la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) et l'Agglomération d'Agen (AA),

2°/ **DE SIGNER** ou d'autoriser son représentant à signer ladite convention de partenariat ainsi que tous les actes et documents y afférents,

3°/ **DE DIRE** que les crédits sont inscrits, ou en cours d'inscription, au budget de l'exercice en cours.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte
Informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme
Le Président

Jean DIONIS du SÉJOUR

CONVENTION DE PARTENARIAT 2024-2025
ESSEC – Agglomération d’Agen – SGPSO

Entre

L’Agglomération d’Agen, dont le siège social est situé au 8 rue André Chénier 47000 AGEN – France, représentée par Monsieur Jean DIONIS du SEJOUR, en sa qualité de Président, dûment habilité par Décision n°2025 – 37 du Président en date du 19 mars 2025,

Ci-après désignée « **AGGLOMÉRATION D’AGEN** »,

Et

La Société du Grand Projet du Sud-Ouest, Siret n°92159151700013, dont le siège social est situé au 8 esplanade Compans Caffarelli 31000 Toulouse – France, représentée par Monsieur Guy KAUFFMANN, Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes

Ci-après désignée « **SGPSO** »,

d’une part,

L’**Association Groupe ESSEC**, association régie par la loi de 1901, déclarée à la Préfecture du Val d’Oise le 21 novembre 1981, sous le numéro 5566, dont le siège est situé au 3 Avenue Bernard Hirsch, 95000 Cergy – France, représentée par Monsieur Vincenzo ESPOSITO-VINZI, Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes,

Ci-après dénommée « **ESSEC** »

d’autre part.

AGGLOMÉRATION D’AGEN, la SGPSO et l’ESSEC peuvent également être désignées conjointement par « les Parties ».

Préambule

L'Agglomération d'Agen est un établissement public de coopération intercommunale ayant vocation à permettre aux communes qui la composent de conduire ensemble un projet de territoire solidaire et partagé en faveur du développement et de l'aménagement des secteurs urbains et ruraux du bassin de vie de l'Agenais. Son territoire s'étend sur 44 communes où vivent plus de 101 000 habitants.

Créée par Ordonnance du 2 mars 2022, précisée par décret en Conseil d'État du 22 avril 2022, la **Société du Grand Projet du Sud-Ouest** gère la participation de 24 collectivités territoriales au financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest et possède des compétences en matière de suivi des coûts et des délais, de coordination des acteurs et d'ingénierie territoriale. La SGPSO peut mobiliser ses ressources pour apporter un appui matériel et humain aux maîtres d'ouvrage dans le cadre de la réalisation de l'infrastructure ferroviaire. Elle peut mobiliser ses ressources pour assurer un rôle d'expert auprès du comité de pilotage du projet et, à l'initiative de ce dernier, un rôle d'auditeur. Elle peut également, au-delà du périmètre de l'opération, mener des missions connexes d'ingénierie relatives aux projets de développement territorial liés à la Ligne Nouvelle.

Grande école de commerce et de management internationalement reconnue, l'ESSEC a développé, depuis plus de trente ans, à travers sa Chaire d'Économie urbaine une riche expertise en matière de formation et de recherche sur les partenariats publics-privés, l'économie régionale et urbaine, le management public local, le marketing urbain, la négociation public-privé et, de façon générale, sur les relations entretenues par les territoires avec leurs agents économiques. La Chaire d'Économie urbaine travaille depuis de nombreuses années pour des partenaires publics et privés sur des thématiques de recherche appliquée, et a publié différents travaux académiques sur les dynamiques spatiales et socio-économiques dans les villes et dans les territoires ainsi que des réflexions sur le rôle des différentes parties prenantes, au premier rang desquels figurent les entreprises, dans les processus de développement des territoires.

Contexte

Avec 327 km de voies nouvelles, la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) ambitionne d'interconnecter Toulouse, Bordeaux et Dax avec la grande vitesse pour faire du rail un pilier des mobilités interrégionales entre les aires urbaines de l'Occitanie et de la Nouvelle-Aquitaine, et au-delà connecter le sud-ouest de la France au corridor Atlantique, en étant le lien entre Lisbonne, Madrid et Paris.

Mais les enjeux de la LNSO diffèrent selon les types de villes concernées. Alors que les grandes métropoles peuvent s'intégrer naturellement aux dynamiques de métropolisation et de grande vitesse ferroviaire, les villes moyennes doivent étudier plus précisément l'influence de leur raccordement au réseau pour en maximiser les retombées positives pour leur territoire.

Afin que son potentiel d'impact sur le développement territorial puisse être pleinement réalisé, la grande vitesse impose une double exigence : affirmer un nouveau positionnement dans le système urbain régional et articuler la grande vitesse avec le réseau de mobilité local pour créer un levier d'attractivité et de développement pour l'ensemble du territoire. En particulier, la gare et son quartier, situés au croisement entre ces enjeux externes et internes, deviennent un enjeu critique pour l'équilibre territorial, de même que sa relation avec la gare « centrale » historique de l'agglomération. Il s'agit de l'intégrer dans le territoire urbain de la manière la plus « motrice » possible pour le développement local. En l'absence de modèles universels d'organisation de l'espace, l'intégration réussie de la grande vitesse dans le système urbain et interurbain repose sur des solutions spécifiques en phase avec les singularités locales (géographiques, socio-économiques...).

Le travail de recherche appliquée menée sur l'AGGLOMÉRATION D'AGEN ambitionne de contribuer à l'élaboration d'un projet de territoire pour l'arrivée de la ligne nouvelle. Il vise à apporter aux élus un éclairage sur les gares et territoires de la grande vitesse, en France comme ailleurs, à l'échelle urbaine et interurbaine et à l'échelle de la gare et ses environs grâce aux acquis d'expérience et de connaissance de la Chaire d'Économie urbaine de l'ESSEC.

Article 1 – Objet du partenariat

La présente convention a pour objet de définir les modalités et les conditions de mise en œuvre de l'étude monographique (désigné ci-après « la Monographie ») du territoire de l'AGGLOMÉRATION D'AGEN.

L'objectif de la Monographie est de contribuer à éclairer la réflexion sur l'arrivée de la Ligne Nouvelle en caractérisant les enjeux et en y apportant des réponses opérationnelles selon les directions données par la note d'orientation jointe en annexe. Il s'agira de montrer :

- Les contextes à prendre en compte et les évolutions régionales et intrarégionales en cours, au regard de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire et de la localisation de sa gare ;
- Les enjeux liés à la place et au quartier de gare qui en découlent, pour le territoire et la ville ;
- Des opportunités pouvant être saisies pour répondre à ces enjeux et les contraintes afférentes ;
- Les orientations pouvant être envisagées pour des projets.

La Convention précise les obligations respectives de chacune des Parties notamment les modalités financières selon lesquelles l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et la SPGSO s'engagent à soutenir l'ESSEC dans le cadre de l'étude menée.

Article 2 – Engagements des Parties

L'engagement réciproque de l'AGGLOMÉRATION D'AGEN, de la SPGSO et de l'ESSEC est fondé sur le respect mutuel des intérêts des partenaires et conduira à une collaboration profitable pour tous.

Les parties conviennent de mettre en commun leurs ressources et expertises respectives pour conduire ensemble, dans le cadre de la présente convention, la Monographie.

2.1. Engagements de l'AGGLOMÉRATION D'AGEN

Pour la durée de la Convention, l'AGGLOMÉRATION D'AGEN s'engage à :

- Apporter son soutien, son expertise et son expérience au groupe de travail de la Chaire d'Économie urbaine chargé de mener la Monographie, et notamment faciliter la mise en relation avec des parties prenantes du territoire faisant l'objet de la Monographie ;
- Désigner un interlocuteur permanent au sein de l'AGGLOMÉRATION D'AGEN afin d'assurer le suivi, dans un pilotage partenarial, du travail de recherche mené dans le cadre de la Chaire d'Économie urbaine ;

- Participer au financement de la Chaire d'Économie urbaine selon les modalités précisées à l'article 3 ci-après.

2.2. Engagements de la SGPSO

Pour la durée de la Convention, SGPSO s'engage à :

- Désigner un interlocuteur permanent au sein de la SGPSO afin d'assurer le suivi, dans un pilotage partenarial, du travail de recherche mené dans le cadre de la Chaire d'Économie urbaine ;
- Participer au financement de la Chaire d'Économie urbaine selon les modalités précisées à l'article 3 ci-après.

2.3. Engagements de l'ESSEC

En contrepartie de ce soutien, l'ESSEC s'engage à :

- Conduire, dans le cadre des activités de la Chaire, la Monographie selon les modalités développées dans la note d'orientation, jointe en annexe, et à préciser au regard des spécificités et des priorités de l'AGGLOMÉRATION D'AGEN. Une équipe de deux étudiants, d'un professeur de l'ESSEC et d'un expert associé à la Chaire d'Économie urbaine sera mobilisée un jour par semaine afin de réaliser cette Monographie.
- Tenir informées l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et la SGPSO des résultats de la Monographie avec un suivi régulier et l'organisation d'un rendu intermédiaire à mi-parcours du projet en avril 2025 et d'une soutenance finale en juin ou juillet 2025 ;
- Utiliser la subvention uniquement pour mener à bien les actions de partenariats qui font l'objet de la Convention.
- Suivre, en concertation avec l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et la SGPSO, le calendrier suivant :
 - Constitution du groupe de travail le 15 janvier 2025 ;
 - Étude de terrain sur le territoire en février ou mars 2025 ;
 - Présentation intermédiaire en avril 2025 ;
 - Présentation finale en juin ou juillet 2025.

Article 3 – Conditions financières

Pour l'ensemble des actions entreprises dans le cadre de ce partenariat, par année pleine et TVA non applicable :

- L'AGGLOMÉRATION D'AGEN apporte son soutien financier à hauteur de **2 800€ TTC** (deux mille huit cents euros) ;

- La SGPSO apporte son soutien financier à hauteur de **4 200€ TTC** (quatre mille deux cents euros).

Ces sommes sont entièrement allouées à l'ESSEC pour mener à bien les actions de partenariats qui font l'objet de la présente convention.

Les fonds seront versés par l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et la SGPSO à la remise du rapport de la Monographie après appel de fonds de l'ESSEC.

Article 4 – Confidentialité

L'ESSEC s'engage à garder strictement confidentiels les informations, données et documents concernant l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et/ou la SPGSO, de toute nature, communiqués ou dont elle aura eu connaissance lors de la négociation et de l'exécution de la Convention. Ces informations et documents, ainsi que les clauses de la Convention, ne peuvent être communiqués à des tiers sans l'accord préalable et écrit de l'AGGLOMÉRATION D'AGEN, la SGPSO et de l'ESSEC.

De manière générale, l'ESSEC s'engage à faire respecter cette obligation de confidentialité par l'ensemble de ses préposés, ainsi que par toutes personnes associées à l'étude objet de la Convention.

En outre, dès l'échéance ou la résiliation de la Convention, chaque partie devra restituer à l'autre Partie l'ensemble des documents contenant des informations confidentielles ou l'assurer de la destruction de toutes ces informations sur quelque support que ce soit.

Le caractère confidentiel ne s'applique pas :

- a) Aux informations obtenues de tiers par des moyens légitimes et sans obligation de secret ;
- b) Aux informations développées indépendamment de la Convention ;
- c) Aux informations rendues ou devenues publiques, sans qu'il y ait violation par l'une des Parties des engagements souscrits au titre de la Convention.

La présente obligation de confidentialité demeurera en vigueur pendant toute la durée de la Convention et pour une durée de deux (2) années à compter de la fin de la Convention, quelle que soit sa cause de terminaison.

Article 5 – Propriété intellectuelle

Dans le cadre de la Convention, l'ESSEC autorise expressément l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et la SGPSO à reproduire, représenter, adapter et diffuser les Livrables, sur tous

supports et par tous moyens, à titre non exclusif et gratuit, à des fins de communication interne et externe dans le cadre du Partenariat, pour la durée légale de protection des droits de propriété intellectuelle afférents à ces Livrables et pour une exploitation à titre gratuit.

En conséquence, l'ESSEC s'engage à obtenir la cession de l'ensemble des droits de propriété intellectuelle nécessaires à la présente autorisation et garantit l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et la SGPSO contre toute action, réclamation ou revendication intentée contre cette dernière, sur la base desdits droits de propriété intellectuelle. L'ESSEC s'engage notamment à faire son affaire et à prendre à sa charge les frais, honoraires et éventuels dommages et intérêts qui découleraient de tous les troubles, actions, revendications et évictions engagés contre l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et la SGPSO au titre d'une exploitation desdits droits conforme aux stipulations du présent article.

La Convention n'emporte aucune autre cession ou concession des droits de propriété intellectuelle quels qu'ils soient, notamment chaque Partie demeure seule propriétaire de ses signes distinctifs respectifs et les Parties se rapprocheront dans le cas où l'AGGLOMÉRATION D'AGEN et la SGPSO souhaiteraient faire une exploitation des Livrables dans des conditions qui diffèrent de celles visées dans le présent article.

Article 6 – Signes Distinctifs

Constituent des Signes Distinctifs au sens de la Convention les marques déposées, les dénominations sociales, les noms commerciaux, les enseignes, les noms de domaine et plus généralement tous les signes d'identification des personnes, des produits et des services bénéficiant ou non d'une protection juridique spécifique.

Chacune des parties est et reste propriétaire de ses Signes Distinctifs antérieurs et/ou extérieurs à leur relation contractuelle. Chacune des parties autorise expressément l'autre partie à reproduire, représenter et utiliser ses Signes Distinctifs sur tout support existant ou futur et par tout moyen existant ou futur, sans limitation de durée, en France comme à l'étranger. Cette autorisation est consentie à titre gratuit pour les besoins exclusifs de l'exécution des engagements de chacune des parties au titre de la Convention concernant les actions de communication commerciale, publicitaire, promotionnelle ou informative.

Article 7 – Protection des données personnelles

Les parties s'engagent à respecter la réglementation en vigueur applicable au traitement des données à caractère personnel et, en particulier le règlement général sur la protection des données 2016/679 du 27 avril 2016 (dit « RGPD ») et la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative

à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, modifiée par la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 (dite loi « Informatique et Libertés »).

Dans le cadre de la Convention, chaque Partie reconnaît qu'elle agit en tant que Responsable de Traitement (au sens du RGPD), en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel qu'elle met en œuvre pour assurer les missions qui lui sont propres. Dans le cas où des données personnelles seraient amenées à être traitées, dans un autre cadre que celui défini dans la présente Convention et où l'une des parties serait qualifiée de sous-traitant ; les parties s'engagent à se rapprocher en vue de la signature d'un accord de traitement de données à caractère personnel.

Pour l'entière durée des traitements nécessaires à leur collaboration, les parties s'engagent à respecter en leurs noms les obligations afférentes au statut de responsable de traitement, et à mettre en œuvre les mesures techniques et organisationnelles nécessaires pour garantir la sécurité et la confidentialité des Données personnelles à leur charge et, plus particulièrement, lors des échanges de données entre eux y compris lors de transferts des données dans des pays hors Union Européenne. Les données ne sont pas communiquées à des tiers étrangers à la présente convention et ne sont pas utilisées à des fins de prospection commerciale.

Chaque partie conservera les données personnelles pour la seule durée nécessaire au respect de ses obligations au titre de la convention, conformément au droit applicable sur la protection des données. Chaque partie s'engage en outre à effacer définitivement les données personnelles dont elle a eu communication par l'autre partie, et dont le traitement n'est plus utile au respect de la convention.

Chaque partie devra notifier dans les meilleurs délais à l'autre partie toute violation de données personnelles faisant l'objet de la convention. Cette notification sera accompagnée de toute documentation en sa possession afin de permettre à l'autre partie, si nécessaire de notifier cette violation à l'autorité de contrôle compétente.

Conformément à la législation sur la protection des données personnelles, les Parties s'engagent en tant que responsables de traitement, à permettre aux catégories de personnes concernées d'exercer librement leur droit d'interrogation, d'accès, de rectification et d'opposition.

La demande d'exercice de droit peut être exercé auprès des interlocuteurs chargés de la protection des données :

- à l'ESSEC, le Délégué à la Protection des Données : dpd@ESSEC.edu
- à AGGLOMÉRATION D'AGEN, le Délégué à la Protection des Données : courrier@agglo-agen.fr

- à SGPSO, le Délégué à la Protection des Données : sgpso@sgpsudouest.fr

Les Parties s'informent en cas de changement de correspondant à la protection des données personnelles.

De manière générale et pendant toute la durée de la convention, chacune des parties s'engage à collaborer étroitement avec l'autre partie afin que chacune des Parties puisse respecter ses obligations en matière de traitements de données caractère personnel, notamment en ce qui concerne les notifications de violations de données et les réponses aux demandes d'exercices des droits. À ce titre, chaque partie pourra être amenée à communiquer à l'autre partie toute documentation utile en vue du respect desdites obligations, notamment vis-à-vis de la CNIL.

Article 8 – Durée de la convention, renouvellement et litiges

La présente convention de partenariat est conclue pour une durée d'un (1) an à compter de sa signature.

Elle pourra être reconduite à son terme par les parties, de façon écrite et expresse, après qu'un bilan des actions menées aura été établi et que les modalités financières auront été déterminées.

En cas de litiges sur l'interprétation et l'exécution de la Convention, les parties se réuniront afin de trouver et de définir une solution. À défaut, le tribunal compétent sera celui du ressort du siège de l'AGGLOMÉRATION D'AGEN.

Fait à Paris en trois exemplaires,

Jean DIONIS du SEJOUR
Président
AGGLOMÉRATION D'AGEN

Vincenzo ESPOSITO-VINZI
Directeur général
Association Groupe ESSEC

Guy KAUFFMANN
Directeur Général
SGPSO

PRO

ANNEXES

*Note d'orientation « Études
monographiques des villes moyennes »*

PRO

GARES ET TERRITOIRES DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Quels enjeux pour les villes moyennes du GPSO ?

Problématiques et proposition d'études monographiques

Sommaire

INTRODUCTION	2
A. PROBLEMATIQUES DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE : RESEAU, VILLE ET TERRITOIRE	4
Réseau et territoire	4
Un « effet structurant » des transports pour le territoire ? GVF et développement local	7
L'échelle interurbaine, l'enjeu du système (inter)régional	9
À l'échelle urbaine, l'enjeu des localisations	12
Gouvernance territoriale	17
B. PROBLEMATIQUES DE LA GRANDE VITESSE : AUTOUR DE LA GARE	20
Gares et territoire : une grande hétérogénéité	20
Mobilité et services : la « place de gare »	23
La gare et la ville : le « quartier de gare »	25
Gouvernance de projet	29
C. COMPRENDRE LE TERRITOIRE SOUS L'ANGLE DE LA GRANDE VITESSE : LES MONOGRAPHIES	31
Quel positionnement dans le contexte (inter)régional et subrégional ?	32
Quels enjeux pour le développement du territoire urbain ?	32
Quelles orientations pour la « place de gare » et le « quartier de gare » ?	33
Gouvernance	33
RÉFÉRENCES	34

INTRODUCTION

Les enjeux du Grand projet ferroviaire Sud-Ouest (GPSO) ne sont pas les mêmes pour des métropoles comme Toulouse et Bordeaux et pour les « villes moyennes ». Si les premières peuvent s'inscrire spontanément dans le jeu des synergies fortes entre grande vitesse ferroviaire et métropolisation, qui leur sont potentiellement plus favorables, les secondes doivent examiner d'une manière plus précise les impacts possibles du raccordement au réseau à grande vitesse et ce qu'elles peuvent entreprendre pour les maîtriser à leur profit. Les enjeux sont à la fois externes et internes au territoire urbain, ce dernier étant compris aux deux échelles du pôle urbain et de l'aire d'attraction de la ville. Externes, parce que le développement du réseau à grande vitesse impose à chaque ville de se repositionner dans l'évolution du système urbain régional – voire interrégional dans le cadre du GPSO – et de ses territoires, pour prendre sa part du renforcement des dynamiques métropolitaines et ne pas se retrouver à l'écart ou « aspirée » par la métropole. Internes, parce qu'il s'agit pour chaque ville de faire du raccordement au réseau rapide une opportunité pour améliorer son propre système de mobilité, renforcer son attractivité et conforter son développement. La localisation de la gare influence directement cette distinction entre « externe » et « interne » : selon que la gare est interne au pôle urbain, en périphérie, ou éloignée, les dynamiques territoriales diffèrent.

La gare peut être considérée comme un lieu critique à partir duquel articuler les influences de la grande vitesse et les interventions publiques, pour optimiser les impacts du raccordement au réseau et confronter des enjeux urbains à des enjeux de mobilité. Cela se joue habituellement au travers de plusieurs projets conduits à deux types d'échelles :

- l'articulation de la gare avec la ville et ses systèmes de mobilité, enjeu de l'aménagement de la « place de la gare » et de ses services.
- l'aménagement et le développement du quartier de la gare comme levier de développement durable et d'image, dans une dynamique territoriale double de polarisation et de diffusion.

Dans une étude comparative conduite à l'échelle du nord-ouest de l'Europe (dont le nord de la France), Roger Vickerman note que « L'échec du rail à grande vitesse pour créer une différence aux gares intermédiaires, où la demande n'est pas assurée seulement par la taille de la population, résulte souvent d'une insuffisance à assurer les développements complémentaires autour de la gare. ». L'auteur conclut : « Clairement, l'engagement direct des autorités locales et régionales dans le développement de la nouvelle infrastructure de transports est crucial pour garantir la pertinence du développement complémentaire. » (Vickerman, 2015, trad.)

Les enjeux sont d'autant plus importants pour les villes moyennes qu'ils sont à chaque fois spécifiques, comme le territoire lui-même. D'autant que la gestion des problématiques territoriales impactées par le raccordement au réseau à grande vitesse ne peut pas être limitée à la gare, son parvis et son environnement direct : des effets en matière de mobilités, de localisations et de valeurs ont une diffusion bien plus large, qu'il convient aussi d'anticiper et d'encadrer.

Une étude comparative des gares d'Anvers, Lille, Metz-Nancy et Saragosse, souligne cette importance de la singularité de chaque situation : « c'est bien l'hétérogénéité des situations qui prévaut pour les différents critères étudiés afin de saisir le mode de territorialisation de la grande

vitesse ferroviaire. Ce résultat (...) incite donc à privilégier la définition de cadres d'analyse permettant de faire ressortir les singularités locales plutôt que de rechercher une hypothétique loi d'organisation de l'espace. Les relations linéaires simples du type cause- conséquence n'existent probablement pas, surtout quand les milieux sont urbanisés, et quand les partenaires impliqués dans les montages de projets sont aussi nombreux, aux intérêts aussi divergents. (...) dans tous les cas, l'introduction de la grande vitesse ferroviaire dans les villes intermédiaires est un moment privilégié de mobilisation pour les acteurs en présence. » (Delmer & al., 2015)

Les projets mobilisent généralement de nombreux acteurs publics et privés, autour ou à côté des collectivités territoriales et des opérateurs de transports directement concernés. L'élément déterminant est la capacité de ces acteurs à impulser et conduire les partenariats utiles, et pour cela à s'accorder sur les enjeux de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire (GVF) pour le territoire et sur les orientations stratégiques majeures à adopter. D'où une étape essentielle d'acculturation commune et de recherche de convergences, dont toutes les études sur la gouvernance des projets montrent non seulement l'importance, mais aussi qu'elle doit être engagée plusieurs années à l'avance.

Ce travail préalable est souvent l'occasion de se défendre de deux tentations fréquentes :

- se fonder sur des idées reçues bien qu'erronées, parce qu'il y en a de toujours vivaces malgré les acquis contraires de la connaissance et de l'expérience ;
- penser pouvoir suivre un modèle, par sécurité, alors que tout dépend en réalité de la situation propre de chaque territoire et des objectifs qu'il peut se donner.
- la présente note de travail vise à contribuer à l'élaboration d'une démarche territoriale propice au bon « accueil » de la grande vitesse ferroviaire dont puissent se saisir des villes moyennes, chacune à sa manière. Elle propose pour cela :
- un éclairage sur les acquis de connaissance et d'expérience portant sur les « gares et territoires de la grande vitesse », en France, en Europe et ailleurs dans le monde, à l'échelle des réseaux interurbains et territoires urbains (partie A) puis à celle de la gare et de ses environnements (partie B) ;
- des propositions de méthode pour la mise en œuvre d'études monographiques territoriales – « le territoire face à l'arrivée de la grande vitesse : diagnostic et enjeux » – fondées sur ces acquis et naturellement sur les connaissances, orientations et projets déjà présents dans le territoire (partie C).

Cette note s'appuie sur l'expérience de la Chaire d'économie urbaine de l'ESSEC dans le domaine et sur une recherche spécifique complémentaire dans la littérature académique et des travaux d'experts. Comme il est envisagé que les monographies soient réalisées par des étudiants de la Chaire d'économie urbaine de l'ESSEC, en lien étroit avec les acteurs locaux, cette note est organisée et rédigée d'abord à leur intention, pour qu'ils puissent aisément s'en saisir ainsi que de ses sources.

A. PROBLEMATIQUES DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE : RESEAU, VILLE ET TERRITOIRE

La littérature scientifique est abondante sur le sujet des relations entre réseaux de transport et développement territorial, et plus spécifiquement entre grande vitesse ferroviaire et développement territorial, tant aux échelles allant de la région aux systèmes nationaux et internationaux qu'à l'échelle urbaine et des territoires environnants. Cela n'a pas empêché la persistance de certaines idées reçues, que le développement de la recherche remet aujourd'hui de plus en plus en cause mais que les biais de confirmation, ou d'intérêt, des décideurs politiques comme des professionnels de l'urbanisme et des transports entretiennent parfois. C'est aussi que les réponses actuelles sont plus mitigées que les oppositions entre une thèse et une autre qui ont souvent polarisé la recherche, et en conséquence facilité les positionnements de conviction. Une conviction très répandue a ainsi longtemps été que « les transports jouent un rôle structurant pour les territoires » ; elle est encore vivace. On sait pourtant depuis les années 1980 que la réponse est bien moins assurée et plus dépendante de facteurs locaux et de l'organisation des réseaux. En mettant en lumière la diversité, voire la complexité, de ces facteurs et de leurs effets, l'évolution des connaissances élimine les « solutions toutes faites » comme la reproduction de « modèles » d'un contexte à un autre. En contrepartie, elle ouvre à des approches plus pragmatiques, adaptées à chaque contexte et plus sobres.

Réseau et territoire

1. Des intérêts contradictoires... à concilier

Les intérêts d'un réseau et d'un territoire sont en théorie diamétralement opposés : d'un côté, il faut un tuyau avec le moins d'arrêt possibles pour maximiser les captages de flux et favoriser la vitesse de déplacement, le temps gagné entre les stations les plus importantes ; de l'autre côté, il faut maximiser les ouvertures du réseau au territoire pour faciliter son accès et ses impacts. Cette opposition est accrue par le modèle technique et économique des réseaux à grande vitesse.

Un article de Pierre Zembri résume bien la logique, maintenant européenne, du réseau à grande vitesse. Si les grandes métropoles voient leur rôle renforcé, « Se trouver en revanche en situation intermédiaire sur un axe ou en bout de ligne demeurera difficile à valoriser, sauf aménité particulière (région touristique par exemple) justifiant des fréquences de desserte élevées et une plus grande variété de destinations accessibles. La grande vitesse ferroviaire à la française gomme les territoires traversés par les infrastructures nouvelles et remet en cause les rentes de situation héritées du réseau classique. » Le sort des villes secondaires n'est cependant pas scellé : « Il appartient donc aux gestionnaires d'agglomération d'anticiper ce risque : la clé de leur accessibilité et de leur attractivité réside dans la quantité de desserte dont elles bénéficieront à terme, et des connexions qui pourront s'établir à leur niveau entre trains à grand parcours et autres services ferroviaires. Nous pourrions les inciter à regarder vers l'Espagne où les villes en situation intermédiaire ont bénéficié de restructurations lourdes des réseaux locaux de façon à créer des connexions systématiques sans retarder les trains directs. » (Zembri, 2009)

On peut ainsi rechercher un équilibre entre réseau rapide et territoire, d'autant plus quand les territoires contribuent largement au financement du réseau comme en France. Cette nécessité

invite les acteurs à négocier, non seulement pour le trajet du réseau et l'implantation d'une gare, mais aussi pour que les TGV s'arrêtent suffisamment souvent dans cette gare pour répondre à des usages territoriaux diversifiés. Pour le territoire, il y a deux enjeux majeurs :

- L'articulation du réseau à grande vitesse avec les systèmes locaux de déplacement : il s'agit de concilier le besoin de rabattement du TGV avec le besoin d'irrigation du territoire.
- L'attractivité propre du territoire et l'accompagnement de ses potentiels de développement social et économique : il s'agit de faire que l'arrivée de la grande vitesse apporte une réelle valeur ajoutée pour le territoire, son image et son développement, et qu'elle ne soit pas un simple avantage de temps de parcours – ou de valeur foncière – pour une petite partie des habitants et des entreprises qui en internaliseraient les bénéfices sans impact réel pour le territoire.

Ces deux enjeux déterminent le noyau des acteurs clés de la réussite : les opérateurs de mobilité – en premier lieu ceux du réseau à grande vitesse – et les collectivités territoriales, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité et que porteuses des politiques locales de développement et d'aménagement territorial et urbain ; en premier lieu la Région et les EPCI. Mais il faut aussi leur associer les acteurs économiques, tant le réseau à grande vitesse peut influencer le développement économique, par intégration à la dynamique métropolitaine (effets de spécialisation) ou mise à l'écart (Cheng & al, 2015).

On peut ajouter un troisième enjeu, commun aux acteurs du réseau et à ceux du territoire : la transition écologique, au moins dans sa dimension de décarbonation, qui solidarise réseau et territoire en termes de mobilités mais pas seulement. Elle doit prendre toute sa place dans les études et locales préalables à l'arrivée de la grande vitesse (ESSEC, 2023), mais n'est pas l'objet propre de cette note.

2. Les effets de la concurrence ferroviaire

La mise en concurrence des liaisons ferroviaires dans l'Union européenne et donc en France n'est pas notre sujet d'étude. Il est cependant important d'en dire quelques mots, pour pointer ses implications géographiques pour la concurrence territoriale, et identifier plus précisément ses deux niveaux d'impact sur notre sujet d'étude : le rôle de la gare et les services en gare.

Le développement de la concurrence ferroviaire est conduit en France essentiellement par type de réseau, alors qu'il impacte aussi les relations entre réseaux puisque les grands opérateurs sont multi-réseaux. Une part importante de la recherche sur les réseaux est consacrée aux impacts de cette concurrence. L'étude comparative européenne de Paolo Beria et ses collègues a récemment porté sur 11 pays, où les nouveaux entrants ont de 49% à 9% de parts de marché sur des grands axes majeurs (respectivement en Italie et en Allemagne), les taux restant encore réduits, à moins de 10%, si l'on regarde l'ensemble des services ferroviaires d'un même pays. Compte tenu de la présence d'un monopole historique, la tendance globale est à une concurrence par les volumes (l'ex-monopole cherche à accroître les quantités offertes pour résister), la baisse des prix étant plus une conséquence de cette stratégie qu'un objectif en soi. On observe donc d'abord « un accroissement de l'offre et des fréquences, tout en incitant les opérateurs historiques à améliorer la productivité et la qualité de service ». Cela entraîne un risque d'écrémage des services les plus

rentables et de fragilisation des opérateurs (moins de péréquation entre les services et détérioration qualitative de l'offre pour les lignes ordinaires, d'où une dégradation de la rentabilité). (Beria & al, 2022)

Le modèle économique de la concurrence ferroviaire

Au sein de l'Union européenne, c'est en Italie que la concurrence est la plus développée. Elle est une sorte de duopole entre l'opérateur historique Trenitalia, filiale de Ferrovie dello Stato Italiane, et Italo. Dans un premier temps, « L'opérateur historique a augmenté ses fréquences et amélioré son expérience client et sa flotte, dépassant Italo dans tous les paramètres de performance et conservant ainsi sa position de leader sur le marché (y compris sur les prix) » (Beria & al., 2015). La mise en difficulté d'Italo, qui avait adopté une stratégie « premium », a conduit le régulateur à réduire les péages ferroviaires de 38%, baisse partiellement compensée par la hausse de la fréquentation. Italo s'est alors tournée vers une stratégie « low cost », pendant que Trenitalia compensait la baisse sur les lignes en forte concurrence par une hausse sur les petites lignes. En conséquence « les prix moyens sur les itinéraires en concurrence ne sont finalement pas inférieurs à ceux des itinéraires en monopole » (Beria & al, 2015). La qualité de service est très sensible à l'importance stratégique de la ligne pour l'opérateur, mais globalement en hausse pour les opérateurs historiques.

En étudiant plus spécifiquement le modèle économique de la grande vitesse ferroviaire, Yves Crozet observe que « Les services TGV sont déjà et seront de plus en plus confrontés à une double concurrence : intermodale d'une part (covoiturage, autocars, avion) mais aussi intra-modale du fait de l'arrivée de nouveaux opérateurs. Pour s'adapter à ce nouveau contexte, les exploitants ferroviaires se sont lancés dans le low-cost. Pour le client, cela se traduit par une baisse des prix, mais ce que visent les entreprises est une concurrence par les volumes afin d'occuper le terrain pour limiter au maximum l'entrée de nouveaux entrants. Le problème est que cela ne se traduit pas par une forte hausse de la demande et du chiffre d'affaires. Pour se partager un marché peu dynamique, chaque acteur doit accepter de réduire ses marges, et souvent d'opérer à perte. » En conséquence : « le modèle économique de la grande vitesse repose désormais sur les financements publics, pour les infrastructures mais aussi à terme pour l'exploitation ». (Crozet, 2022)

Cette concurrence n'est pas sans effets pour les territoires, comme l'analyse Antoine Frémont pour la grande vitesse : « Avec ou sans concurrence, la grande vitesse ferroviaire profite aux pôles les plus dynamiques, ne dynamise pas par magie les territoires en difficulté et néglige les espaces intermédiaires. La concurrence renforce ces règles et par conséquent ne fait qu'accentuer encore plus les contrastes territoriaux. Les transporteurs nouveaux entrants s'implantent là où sont les marchés et pas ailleurs. S'ils parviennent à franchir la barrière d'entrée, leurs performances deviennent supérieures à celles de l'opérateur historique national confronté à la diversité de son réseau » (Frémont, 2019). Mais la concurrence met en réalité en jeu quatre types d'acteurs, les voyageurs, les transporteurs, le gestionnaire de réseau et les territoires, sans compter le régulateur national et le rôle des collectivités territoriales comme autorités organisatrices pour les mobilités locales. En raison de leurs pouvoirs sur les mobilités locales, en matière d'infrastructures, de régulation, de contractualisation et auprès des voyageurs, les collectivités territoriales ne manquent pas de capacités pour influencer le jeu de la concurrence et favoriser des coordinations d'offres plus favorables aux territoires. Cependant, les territoires sont eux-mêmes en concurrence : l'émulation peut leur permettre de réduire les effets de la déformation de la France par la grande vitesse¹, en densifiant les réseaux, mais la rivalité peut aussi leur faire perdre les gains de coopération qu'ils pouvaient espérer².

Enfin, l'ouverture à la concurrence a aussi des impacts importants sur les services et la gestion des gares, qu'il s'agisse des services aux voyageurs ou aux opérateurs, comme le montre un article de Bérénice Duval, dont l'analyse de la diversité des services et des contraintes qui

¹ Selon Pierre Veltz, la France est devenue une sorte de vaste métropole réunissant les plus grandes aires urbaines à l'Île-de-France, mais aussi fragmentée par les liaisons inégales en son sein.

² C'est ce qui a fini par pénaliser les efforts de la Franche-Comté pour une coordination des territoires. Leur rivalité les a mis en position de faiblesse pour négocier les fréquences et cadencements avec l'opérateur.

peuvent leur être ou non imposées reste d'actualité (DUVAL, 2010). La question est d'autant plus sensible lorsque la gare n'est pas gérée de manière tout à fait indépendante, par une société spécialisée étrangère aux opérateurs ou par une autorité publique.

Un « effet structurant » des transports pour le territoire ? GVF et développement local

Malgré des idées reçues persistantes, les travaux convergent, à l'échelle internationale, pour répondre à la question d'un éventuel effet structurant des transports – que ce soit pour l'organisation spatiale du territoire ou pour son développement socio-économique (deux notions qu'il importe de distinguer). La réponse est claire : « non, mais... ».

Non à tout effet mécanique, qui permettrait d'associer automatiquement tel nouveau transport à des conséquences précises et particulières. Historiquement, les transports « suivent » d'ailleurs les évolutions plus souvent qu'ils ne les précèdent et organisent ; des effets qui leur sont attribués peuvent n'être que très indirects, comme les lotissements ou aménagements en réalité destinés à les financer ; une gare TGV à l'environnement dépourvu d'attractivité peut ne pas le dynamiser. On pourrait multiplier les exemples.

Non, mais... il peut y avoir des effets significatifs, et c'est souvent le cas, qui sont en majorité indirects mais bien liés aux transports, de deux manières :

- positivement, des conditions locales particulières, des associations d'acteurs dotées d'objectifs et de moyens d'action adaptés, agissant pour et « autour » d'une nouvelle organisation des transports peuvent avoir des impacts tant sur la morphologie et le fonctionnement urbain que sur le développement économique et social ; l'image du TGV est par elle-même suffisamment forte pour devenir un critère d'attractivité, que l'on peut utiliser pour tenter de favoriser un développement urbain centripète ;
- négativement, les critères et le marché des localisations spatiales, à l'échelle d'un territoire urbain, tendent à rendre centrifuges les effets d'une infrastructure territoriale voulue comme centripète : les ménages et beaucoup d'entreprises raisonnent plus en termes de temps de transport que de distance ; l'amélioration d'une liaison avec le centre d'agglomération leur permet de s'éloigner de ce dernier pour bénéficier de prix fonciers moins élevés et d'un environnement jugé plus agréable, ce qui peut encourager l'expansion urbaine et les liaisons périphériques entre emplois et résidences plus que la densification autour du centre – d'autant plus si la gare TGV en est éloignée.

D'un point de vue plus théorique, Pascal Bérion et ses collègues observent que « les causalités [des relations entre transports et territoires] sont délicates à identifier car, si les infrastructures viabilisent les territoires, elles modifient les distances euclidiennes, elles déforment l'espace et renforcent son hétérogénéité » (Bérion & al., 2007).

L'existence d'une politique d'accompagnement n'est même pas suffisante pour assurer des effets recherchés : « Alors qu'une importante littérature théorique réfute l'existence des effets structurants des dessertes à grande vitesse, le discours et les pratiques politiques continuent de considérer qu'elles génèrent un développement économique pour les territoires desservis, de façon

quasi-systématique ou en articulation avec des stratégies d'accompagnement » (Bazin & al., 2013). Sylvie Bazin et ses collègues concluent leur revue de littérature sur le sujet par un paradoxe : pour reprendre notre expression, le « mais » peut être observé – il y a parfois des évolutions favorables à la suite de l'arrivée de la grande vitesse – mais on ne parvient pas à en isoler et définir précisément les conditions locales spécifiques, ce qui neutralise le « non ». D'où une persistance du mythe des effets structurants à laquelle contribue la recherche : comme on ne peut pas identifier précisément les causes « autour du transport » des changements, on les attribue à ce dernier. L'étude empirique de Haozhi Pan et ses collègues sur la Chine confirme l'hétérogénéité des situations : « Il est important d'informer les parties prenantes que les effets en chaîne entre l'infrastructure de transports, le développement urbain et l'accessibilité ne peuvent pas être supposés automatiquement et qu'ils peuvent varier entre les régions et les lieux. » (Pan & al., 2020, trad.). Dans une étude comparative internationale étendue (Europe, Asie, Afrique du Nord...), Marie Delaplace observe que la différenciation dans l'espace des liens entre desserte ferroviaire à grande vitesse et développement local tient aux pratiques et aux conditions propres d'innovation de services de chaque territoire :

« C'est dans la possible réalisation d'une coproduction de services que résident les modifications des comportements et les transformations des territoires desservis » (Delaplace, 2017). Cela renvoie notamment à deux des facteurs d'attractivité mis en évidence par le modèle de dynamique des villes développé dans la longue durée par la chaîne d'économie urbaine de l'ESSEC : le « salaire urbain », avantage compétitif de l'économie résidentielle, et la gouvernance économique, en particulier sous l'aspect de la responsabilité territoriale des entreprises. (ESSEC, 2019)

Le programme européen City Hub European Project, qui a porté sur 21 hubs de transports publics en Europe, converge avec ces observations : « Dans le cas où on ne réunit que deux conditions comme un investissement de grande échelle dans les transports avec une politique publique complémentaire mais sans un contexte économique favorable, ou un investissement de grande échelle dans les transports mais sans les politiques publiques complémentaires, le développement économique ne se produit pas » (Heddebaut et Palmer, 2014, trad.).

On l'a compris, l'absence d'un rôle « structurant » et automatique des transports envers le territoire ne signifie pas que ces derniers n'aient pas d'effets sur le territoire, ni que les acteurs locaux ne puissent peser sur ces effets. Ce rôle des acteurs locaux et en particulier des responsables politiques souligne l'importance de la gouvernance pour la réussite des projets liés au développement ferroviaire, et la nécessité de l'inscrire dans une dimension territoriale élargie, à la mesure des flux de mobilité. Cela est mis en lumière par de nombreux travaux de recherche : capacité à sensibiliser puis à mobiliser l'ensemble des acteurs, continuité des stratégies et cohérence des partenariats, « ambition réaliste » des projets et adhésion collective à leurs objectifs, cohérence du marketing territorial. Mais comme des combinaisons de territoires et des systèmes de mobilité complexes sont en jeu, les réponses sont très diverses et les écarts parfois importants entre les besoins de partenariats identifiés et les coopérations réelles. L'enjeu est particulièrement important pour les territoires « secondaires », situés entre les métropoles ou « en bout de ligne ». En l'absence d'un « territoire de projets », d'une action coordonnée du plus grand nombre d'acteurs, l'appropriation de la grande vitesse ferroviaire reste faible et les projets d'une portée limitée ; le

risque est alors d'exacerber les concurrences internes et de fragiliser ainsi les collectivités territoriales face aux opérateurs de transport (Carrouet, 2013).

L'échelle interurbaine, l'enjeu du système (inter)régional

1. Les dynamiques interurbaines de la grande vitesse :

La grande vitesse ferroviaire – ou plutôt, faudrait-il maintenant écrire, « la grande vitesse ferroviaire et les actions locales combinées » – n'impacte pas seulement tel ou tel territoire mais a des effets de modification des systèmes urbains, à différentes échelles, qui peuvent être vécus favorablement ou non selon le point de vue que l'on adopte. L'enjeu est à la fois celui de la position de chaque ville dans le système urbain, « avant » et « après », et celui, global, de la cohésion territoriale nationale ou régionale.

Dans le cas de l'Espagne, une étude de cas a montré que « la grande vitesse ferroviaire a contribué à une distribution spatiale globale de l'accessibilité plus équilibrée dans le territoire espagnol (3,12% d'amélioration de la cohésion territoriale³) et dans le couloir galicien (amélioration de près de 14%). Cependant, les deux effets positif et négatif de cohésion apparaissent dans certains cas à un micro-niveau régional (allant de 15% d'accroissement de la cohésion territoriale à une réduction de 114%) » (Ortega & al., 2012). Pour réduire les effets négatifs sur la cohésion territoriale, l'étude souligne la nécessité d'améliorer les réseaux secondaires (rail et autres modes) pour les lieux qui seraient discriminés, en association avec des mesures de développement régional en matière économique et d'attractivité démographique. Ce qui suppose que « ces mesures soient coordonnées de manière adéquate entre les différents niveaux administratifs concernés. ». La densité des réseaux – grande vitesse et conventionnel – est en effet par elle-même et logiquement un facteur de cohésion (Kim et Sultana, 2015, en Corée du Sud).

Une revue internationale de littérature conduit par Ming Yin et ses collègues confirme le privilège métropolitain, parmi les villes desservies par la grande vitesse : « les villes centrales semblent obtenir la plus grande part des opportunités, tandis que la dynamique dans les villes plus petites se montre plus complexe, dépendant de manière importante de la taille de la ville, de sa situation dans le réseau et de sa distance vis-à-vis des villes centrales » (Yin & al, 2015, trad.). Les villes situées à une distance de mobilité quotidienne pour le travail (*commuting*) peuvent bénéficier d'effets d'entraînement à haute-valeur ajoutée provenant des villes centrales, mais « la grande vitesse en est au mieux un catalyseur plutôt qu'un déterminant de la croissance ». Pour Roger Vickerman, en-deçà de 200 km de distance, « la grande vitesse ferroviaire peut changer la forme des marchés du travail métropolitains et créer de nouvelles opportunités de *commuting* » (Vickerman, 2015). A Reims, l'arrivée de la grande vitesse dans une gare nouvelle en périphérie a conduit à des relocalisations d'entreprises entre la proximité de la gare centrale et celle de la gare

³ L'accessibilité PA* pour une gare d'origine i et toutes ses destinations j est mesurée par la somme des rapports entre la population à une gare de destination P_j et le temps ou le coût de transport de l'origine à cette destination I_{ij} : $PA_i = \sum_j \frac{P_j}{I_{ij}}$. On calcule les accessibilités de toutes les paires origine-destination pour chacun des deux états successifs du réseau ferroviaire – avant et après la mise en service du train à grande vitesse. On calcule ensuite la dispersion des valeurs (accessibilités) « avant » et « après ». L'évolution de la cohésion territoriale est finalement définie par la différence entre ces deux valeurs de dispersion, différence positive (gain de cohésion) ou négative (perte de cohésion) ramenée à un pourcentage de la dispersion « avant ».

périphérique, selon leur préférence pour des liaisons plus lentes mais fréquentes avec Paris, disponibles à la gare centrale, ou moins fréquentes mais plus rapides et lointaines via la gare TGV.

Le branchement d'une ville sur le réseau ferroviaire à grande vitesse impose donc de la resituer dans le système urbain régional, voire interrégional, et pas seulement relativement à la métropole proche, comme on a souvent tendance à le faire, ce qui met en jeu plusieurs approches :

- une problématique de positionnement de la ville, en termes d'attractivité et de développement, avec des enjeux de spécialisations économiques territoriales et de marketing urbain⁴ ;
- la prise en compte des dynamiques interurbaines à deux échelles, celle des relations à la métropole (ou aux métropoles) et l'échelle subrégionale des interactions entre territoires, avec des enjeux de coordination et de coopération interurbains ;
- une problématique d'articulation des réseaux de transport à ces échelles (ferroviaires – grande vitesse, interrégional conventionnel, SERM et TER – mais aussi routier – cars et véhicules individuels).

Les principaux impacts de la grande vitesse ferroviaire sur les systèmes urbains

La grande vitesse ferroviaire (GV) tend à favoriser les métropoles : cela lui permet de concentrer ses usagers, notamment les plus rentables, mais la GV répond aussi aux besoins de vitesse des activités et compétences « métropolitaines ». Cependant, les concurrences entre les opérateurs – ou leur anticipation en France – diversifient les usages et avec eux les destinations finales (offre low-cost), réouvrant ainsi des opportunités (tourisme...).

Plus la GV est développée, en même temps que le sont d'autres réseaux de transports, moins elle est discriminante : dans un pays bien « maillé », le TGV n'apparaît pas comme un critère décisif d'implantation des entreprises puisqu'elles savent qu'elles trouveront dans la plupart des lieux une desserte satisfaisante. Toutefois, les villes secondaires desservies entre deux métropoles peinent à avoir la qualité de service qu'elles peuvent souhaiter, en termes de fréquence des liaisons : il faudrait une liaison relativement fréquente pour répondre à la diversité des utilisateurs potentiels, mais ces derniers sont insuffisamment nombreux à un même moment pour remplir la rame. Les interconnexions avec le réseau territorial subrégional – et pas seulement avec le réseau urbain – sont donc un enjeu majeur pour exprimer pleinement les potentiels d'usages.

La GV peut inciter à s'éloigner du centre d'une ville secondaire desservie, pour les personnes en lien fréquent avec la métropole, le gain de temps interurbain étant investi en avantages de localisation. Elle peut inciter aussi bien à quitter la métropole, où l'on travaille, pour une ville secondaire desservie, où l'on préfère résider, que l'inverse (cas emblématique des universitaires tourangeaux partis habiter à Paris dans les premiers temps du TGV). La GV favorise ainsi les éloignements résidentiels interurbains et intra-urbains (ces derniers pouvant avoir des effets « déstructurants » pour un territoire).

La GV incite à la création de « corridors » d'urbanisation, résidentielle ou logistique, au long des voies, surtout lorsqu'un foncier disponible et peu onéreux peut profiter d'une double image de proximité du TGV et d'une autoroute, avec des effets négatifs de dilution du système urbain, au détriment des pôles urbains historiques.

D'une manière plus générale, il existe un lien entre vitesse et prospérité : « Avec une prospérité croissante, la valeur économique du temps s'accroît » (Pol, 2002). Les ménages comme les entreprises tendent plus à rechercher la vitesse, qui à son tour favorise leurs échanges.

2. Localisation de la gare, mobilité et territoire(s)

La localisation de la gare impacte bien entendu les problématiques territoriales que nous avons évoquée.

⁴ Nous concevons le marketing urbain comme l'ensemble des actions conduites par une collectivité territoriale et ses partenaires pour adapter les offres d'infrastructures, de services et d'animation territoriale aux attentes des personnes et des entreprises et pour les promouvoir auprès des cibles visées, internes et externes. (Noisette et Vallérugo, 2018)

On distingue trois types de localisation :

- la gare au centre du pôle urbain, en distinguant selon qu'il s'agit de la gare historique réaménagée ou d'une nouvelle gare édifiée à proximité ;
- la gare excentrée dans le pôle urbain, voire en périphérie au sein de l'aire d'attraction, urbaine ;
- la gare « isolée », située entre deux villes, au lieu d'un grand équipement ou parfois « en rase campagne ».

Si l'on raisonne en termes de système urbain et de territoire d'influence autour d'une ville (marché élargi du travail et de l'habitat), la localisation de la gare peut avoir des effets plutôt centripètes (gare centrale bien desservie par un réseau territorial), centrifuges (gare périphérique, surtout si elle est mal reliée à la gare centrale) ou externes (urbanisation autour de la gare isolée, au détriment des villes proches), ou pas d'effets si le contexte autour d'elle ne s'y prête pas (voir notamment Wang et Duan, 2018, sur les villes « gagnantes » et « perdantes »).

Valérie Facchinetti-Mannone distingue trois logiques à l'œuvre pour le choix du lieu l'implantation d'une gare : une logique d'efficacité, celle du réseau, une logique de desserte, pour l'ensemble de la population pouvant être concernée, et une logique de développement territorial, au sens des systèmes urbains locaux interconnectés (Facchinetti Mallone 2010 b). On pourrait ajouter une logique financière, tant les négociations entre opérateurs et Etat ou collectivités territoriales en sont empreintes, et bien sûr les logiques politiques locales, notamment à l'échelle des villes moyennes où elles peuvent être déterminantes : le maire de la ville- centre a généralement un poids prépondérant pour défendre la centralité. Si le choix d'une gare centrale est ensuite favorable à une convergence des enjeux, celui d'une gare éloignée – qui est généralement aussi périphérique au réseau conventionnel – porte pour le territoire des enjeux majeurs d'interconnexion avec ce réseau conventionnel, qui demandent une mobilisation forte des collectivités territoriales mais peuvent révéler des intérêts différents. L'auteur observait cependant déjà en 2010 que « la diversification des acteurs intervenant dans les processus de décision est favorable à une meilleure prise en compte des interactions entre enjeux de localisation. » En étudiant la configuration de la Franche-Comté et celles d'autres régions similaires en France et en Espagne, elle montre que les gares centrales suscitent des logiques de hub multimodal et de réaménagement urbain favorables à une polarisation territoriale accrue et que les gares en proche périphérie urbaine tendent à être intégrées au territoire de l'agglomération, avec une spécialisation entre gare centrale et gare périphérique ; à l'inverse, les gares situées à l'écart des villes présentent souvent une faible intégration territoriale et restent à l'écart des réseaux, même si on peut y observer des implantations d'opportunisme (Facchinetti Mallone, 2010 a). L'enjeu peut-être alors simplement celui du transfert rapide des voyageurs à une ou plusieurs des gares centrales les plus proches (comme pour la gare de Nancy-Metz, dont le bénéfice pour les deux villes reste cependant modeste). Le développement de la grande vitesse ferroviaire dans la région Madrilène montre que la polarisation métropolitaine peut aussi devenir une multipolarité, dans un contexte d'élargissement spatial aux limites encore plus diffuses (Urena et Romero, 2010).

Entre dynamiques interurbaines et localisation des gares, la question majeure pour les gares intermédiaires, situées entre des métropoles, est beaucoup moins individuelle que collective, comme le montrent les travaux sur la « métropole Rhin-Rhône » conduits à l'occasion de la

réalisation de la branche Est du TGV Rhin-Rhône : il s'agit de créer un espace permettant aux différents territoires de bénéficier de l'accès à la grande vitesse et de favoriser une attractivité collective plus visible et offrant plus de choix grâce à la complémentarité des offres locales (Carrouet, 2013 ; Richer & al., 2010 ; Franche-Comté, 2009).

À l'échelle urbaine, l'enjeu des localisations

1. Localisation – le rôle des transports (et de la gare)

Les théories de l'organisation de l'espace urbain et les modèles de localisation de l'économie urbaine sont rendus de plus en plus complexes par le progrès des connaissances et des moyens d'analyse, mais aussi plus diversifiés, par l'étendue des disciplines qui s'y intéressent (sociologie, économie, géographie, économie géographique ou géographie économique etc.) ou de ce qui est pris en compte dans des approches transversales. La diversité des critères et de leurs combinaisons permet de se rapprocher plus de la diversité du réel, mais en s'éloignant de la simplicité – au moins apparente – des modèles historiques. Ces modèles ne sont cependant pas rendus obsolètes, puisque leurs hypothèses simplificatrices, comme une vision de l'espace urbain formé par des couronnes homogènes autour d'un noyau central, ont permis de révéler des mécanismes fondamentaux qui restent pertinents. La localisation des ménages relève toujours plus ou moins d'un arbitrage entre les coûts de transport au centre-ville (ou à un autre pôle préférentiel d'emploi ou d'aménités), les services accessibles à la localisation et la surface-coût du terrain ou du logement, sous contrainte du revenu. Les paramètres fondamentaux d'une entreprise sont similaires : coût de l'accès aux ressources et aux marchés, services et surface-coût foncier ou immobilier, sous contrainte de la rentabilité visée. Tout est bien sûr dans le « plus ou moins », qui introduit la complexité de l'espace urbain et de la distribution en son sein des avantages recherchés, et celle de la « rationalité » des décisions : en somme, tout ce qui explique le « non, mais... » du caractère structurant des transports.

Si l'on s'en tient aux transports, quel que soit le mode routier ou ferroviaire, leur influence principale est double : concentrique, en ce qu'ils permettent de s'éloigner du centre ou de s'en rapprocher selon les objectifs que l'on a (foncier moins onéreux ou concentration des services...) ; radiale, en ce qu'une ligne de transports s'accompagne souvent d'une urbanisation en corridor au long de la voie. Mais les localisations réelles des emplois, des commerces et services, des équipements, les espaces attractifs (parcs et jardins) ou répulsifs (entreprise polluante) créent des congruences, des pleins et des creux qui forment un espace hétérogène et non-linéaire et complexifient les paramètres du choix. « (...) le choix de localisation [ne dépend pas seulement des transports mais] aussi des caractéristiques de chaque zone, qu'il s'agisse de la présence d'aménités naturelles et environnementales, de l'offre de logements, de la qualité des biens publics locaux, de l'offre culturelle locale, de l'environnement social, etc. » (Arnoult, 2020) La localisation des ménages et celle des entreprises sont en principe connectées par le souci des premiers de ne pas être trop éloignés de leur emploi et le souhait des secondes d'accéder à un large marché du travail. Mais on observe souvent en réalité de fortes déconnexions, favorisées par l'étendue des réseaux de transports. Cette déconnexion est largement due à des effets socio-économiques : selon leurs revenus et mode de vie, les ménages recherchent l'environnement urbain et la présence de services correspondant le mieux à leurs besoins ; mais la concurrence entre les ménages sur le marché urbain conduit à une logique d'enchère par laquelle les ménages les plus aisés disposent

d'un avantage pour choisir leur localisation et la payer au prix fort, tandis que les moins aisés sont contraints par la localisation des offres qui leur sont accessibles (logement social par exemple). Dans les deux cas, la proximité physique de l'emploi n'est pas forcément un critère déterminant, ni même possible, d'autant que l'emploi peut varier sans changement de résidence et qu'un ménage représente souvent deux emplois. Cette concurrence entre les ménages, ou entre les entreprises sur leur propre marché, se double d'une autre, entre les investisseurs et promoteurs, qui façonne les usages du sol – bureaux, logements, locaux d'activités et logistiques etc. – selon leur rentabilité à un moment donné. La structuration de l'offre foncière et immobilière et de ses agents, investisseurs, promoteurs et commercialisateurs, la rend très sélective, contraignant le choix de localisation pour de nombreux ménages et entreprises. Le marché urbain est devenu un marché d'investisseurs plus que d'utilisateurs. Ces deux mouvements concurrentiels, entre demande et offre, entre « utilisateurs » et entre « producteurs », sont à leur tour influencés par les politiques publiques de réglementation des usages du sol, d'équipement et d'aménagement urbain ou encore de soutien financier. Ces politiques visent à organiser l'espace et réguler les marchés, mais les agents tentent aussi de s'en saisir à leur profit indépendamment des objectifs publics, quitte à jouer à contre-sens. Enfin, ces trois dynamiques de concurrence et de régulation interfèrent dans des temporalités différentes, ce qui favorise aussi l'hétérogénéité de l'organisation de l'espace et la non-correspondance entre emploi et résidence, même lorsque l'offre à proximité d'emplois correspond sociologiquement à ces derniers. Les transports ont historiquement suivi l'urbanisation autant ou plus qu'ils ne l'ont suscitée, et les autorités publiques en ont longtemps eu une vision essentiellement radiale au profit du centre-ville, d'où une accessibilité de l'emploi souvent très discriminante.

L'urbanisation discontinue, si importante aujourd'hui, accroît cette hétérogénéité. Guillaume Pouyanne la définit comme « une forme de l'étalement urbain, caractérisée par la coexistence d'espaces construits et non construits ». Il montre que selon qu'elles considèrent l'espace comme homogène ou hétérogène, les théories en attribuent la causalité au « comportement spéculatif des propriétaires fonciers, qui réservent leur terrain en anticipant une appréciation de celui-ci » ou à « la présence d'externalités d'usage du sol, créées par les espaces ouverts, [qui] induit alors de la discontinuité dans le processus d'urbanisation » (Pouyanne, 2014). Les transports jouent des deux logiques : le prolongement d'une ligne, par exemple, peut attirer les investisseurs autour des nouvelles gares, créant entre elles des espaces ouverts (ou les préservant s'ils existent déjà), que la pression de l'urbanisation « fermera » ultérieurement si les conditions le permettent. On retrouve ici les formes du pôle et du couloir.

L'arrivée de la grande vitesse peut ainsi être l'occasion d'une réorganisation des réseaux entre centralisation et irrigation profitable à un meilleur développement du marché local du travail, à l'échelle de l'aire d'attraction urbaine.

Il est toujours difficile d'isoler un critère dans les choix de localisation des entreprises, ne serait-ce que parce que ces dernières sont plus hétérogènes encore que les ménages. On est vite confronté soit aux grands critères classiques de la rationalité économique, ceux de la facilité et du coût d'accès aux ressources et aux marchés, soit à la diversité des entreprises et de leurs contingences objectives ou subjectives. Relativement aux effets de la grande vitesse ferroviaire, il faut d'abord considérer qu'il y a en général très peu de localisations ou de relocalisations exogènes au territoire. Celles que l'on observe dans le cadre d'aménagements ou réaménagements urbains

sont essentiellement des relocalisations internes au territoire, y compris pour les aménagements tertiaires autour des gares TGV.

Un numéro spécial de la revue *Noréis* sur l'impact des lignes à grande vitesse inclut les résultats d'une enquête conduite par Romaric Nègre auprès de plus de 170 dirigeants d'entreprises du grand ouest breton et ligérien. « Globalement, au-delà des avantages conférés par la LGV en termes d'accroissement des amplitudes horaires et de confort dans les déplacements, les acteurs économiques rencontrés n'envisagent pas de changements significatifs dans leurs activités en lien avec cette accélération de la mobilité ferroviaire. L'étude adopte donc une position prudente mettant en balance à la fois les attentes (et l'optimisme) parfois excessives des élus et le pragmatisme des acteurs économiques dont les logiques organisationnelles ou de localisation ne sont pas seulement guidées par la grande vitesse ferroviaire » (Billard, 2018). La littérature académique confirme d'ailleurs que le TGV n'est qu'un facteur parmi d'autres influençant les entreprises dans leurs décisions de localisation et qu'aucune entreprise ne se relocalise exclusivement par rapport au TGV (Bazin et al., 2013).

Une enquête conduite à Dijon indique que si la grande vitesse est citée parmi les critères de décision des chefs d'entreprise (1/3 des cas), elle ne l'est que très marginalement comme un critère décisif (0,6% des cas), que la localisation soit exogène ou endogène (Baudelle, 2016). Par ailleurs, s'être relocalisée à proximité de la gare ne change pas grand-chose pour l'entreprise, ni en mobilité de ses cadres ni en développement, sauf pour des établissements ou filiales en relation fréquente avec une entreprise mère située dans une autre ville, comme le montrent aussi d'autres études. L'article de Guy Baudelle cite plusieurs grandes opérations d'aménagement et immobilières autour des gares, notamment dans des grandes métropoles internationales, qui furent des échecs parfois cuisants (Saragosse, Guadalajara, Rotterdam...), d'autres où la clientèle publique a joué un rôle déterminant (Euralille, Bruxelles Midi...), d'autres encore où un bon calibrage de l'offre a permis un renforcement de la position de la ville (Lyon La Part-Dieu vis-à-vis de Paris, Le Mans, Reims...), mais les cartes peuvent vite être rebattues par l'évolution des marchés. Le TGV ne crée pas le marché : l'offre immobilière et les aménités et services disponibles expliquent la localisation beaucoup plus que la grande vitesse, sous réserve qu'elles soient en adéquation avec le marché local et les politiques mises en œuvre pour son développement. De plus, une bonne distribution de l'accessibilité dans un territoire, notamment dans une agglomération comme celle de Dijon, bien desservie en transports collectifs, apporte aux entreprises une liberté plus grande dans leurs choix de localisation.

L'étude très détaillée conduite à Reims par Christophe Beckerich et ses collègues se situe dans un contexte à deux gares : une gare centrale historique avec la meilleure desserte vers Paris et les autres villes de la région, et une gare périphérique directement connectée au réseau à grande vitesse (Beckerich, 2020). Compte tenu des interventions publiques et des opportunités du marché local, le TGV a été le catalyseur à la fois du redéveloppement du quartier de la gare centrale et du développement d'un nouveau « quartier de gare », sans compter des impacts directs ou indirects sur d'autres sites. Aux quartiers de gare, il n'a pourtant été qu'un facteur secondaire de localisation des entreprises, très logiquement après les avantages du centre-ville d'un côté et l'accessibilité d'un site périphérique bien connecté de l'autre. Ces localisations ont d'ailleurs pour beaucoup été des relocalisations internes au territoire. La proximité avec Paris a plus joué en faveur de la gare centrale que de la gare TGV en raison d'une meilleure fréquence. Les usages du train par les

entreprises sont importants à la gare centrale pour des entreprises en lien fréquent avec Paris pour une partie importante de leur personnel (relation avec le siège, des clients, des formations...), plus limités à la gare TGV, qui intéresse plutôt les dirigeants d'entreprises multi-établissements. Au total, il y a eu spécialisation des quartiers des deux gares par complémentarité, y compris pour les usages du train. (Beckerich, 2020)

À Lille, les TGV Paris-Lille arrivent dans la gare centrale historique, mais les autres comme Eurostar passent par la nouvelle gare située à proximité. La première réalisation d'Euralille, transformation urbaine de long terme englobant les deux gares, fut un immeuble emblématique greffé à la gare centrale et comprenant des bureaux avec un important centre commercial. Mais ce dernier fut un échec : c'est le centre historique et ses commerces qui ont bénéficié de l'attractivité due au rapprochement de Paris, touristique puis également résidentielle, favorisée par une stratégie publique de valorisation mais aussi un puissant phénomène d'embourgeoisement (gentrification).

On retrouve ici la question de la localisation de la gare. En périphérie, elle pourrait être l'occasion d'une complémentarité d'offres urbaines vis-à-vis du centre d'agglomération et du développement d'un transport en commun circulaire qui relie pôles d'emploi et de résidences en favorisant la densification de la première ou seconde couronne. Si elle est éloignée de l'agglomération ou entre deux villes, ne faut-il pas privilégier la connectivité et limiter les développements autour d'elle aux stricts services fonctionnels, pour rabattre les autres opportunités vers les pôles urbains ?

« Un mécanisme clef du développement de l'aire d'une gare (...) est l'équilibre entre les fonctions de nœud et de lieu. Même si ce champ de forces a des effets identifiables sur les prix immobiliers et la qualité urbaine du quartier, ce n'est qu'un facteur parmi plusieurs caractéristiques du contexte local. Ce dernier comprend aussi la taille et les tendances de l'économie régionale, les fonctions d'accessibilité régionale et locale de l'espace de la gare, et les conditions physiques et fonctionnelles de son environnement immédiat. (...) De plus, la complexité institutionnelle, et la complexité afférente de la prise de décision et des processus de mise en œuvre de l'aménagement, doivent aussi être pris en compte et gérés. » (Yin & al, 2015, trad.)

2. Accessibilité et développement (économique et social)

En théorie, les transports accroissent l'aire de recrutement, d'approvisionnement et de marché, et de coopération des entreprises ; ils favorisent donc le développement de ces dernières et conséquemment du territoire. On peut étendre cette logique aux ménages, en parlant d'aire d'emplois, de formation, de services et de relations sociales. « Tout gain de transport a pour conséquence d'augmenter le nombre d'emplois accessibles en un temps donné, ce qui facilite recrutements des entreprises et opportunités d'embauche des actifs. Cet élargissement du bassin d'emploi est précieux dans une métropole relativement modeste comme Rennes où les couples de biactifs qualifiés peuvent peiner à trouver un emploi à leur mesure, à la différence de la région parisienne. Cette meilleure correspondance entre offre et demande augmente en principe la productivité, conduisant à une hausse des salaires et de la richesse créée. Ce mécanisme attire d'autres entreprises et de nouveaux ménages, favorisant un développement cumulatif. Le recrutement des cadres est facilité, en partie grâce à un effet d'image (grande vitesse = modernité). La nouvelle infrastructure a aussi pour effet d'élargir les marchés géographiquement accessibles aux firmes locales. Les entreprises bénéficient ainsi d'économies d'agglomération, tirant profit du

rapprochement de leurs clients, sous-traitants ou partenaires commerciaux qui abaisse leurs coûts de transaction (les frais liés aux affaires). Bref, leur horizon s'élargit et leur rentabilité s'accroît » (Baudelle, 2016). D'où un effet « boule de neige » théorique, dont nous avons cependant vu que la réalisation demande beaucoup de modestie et de lucidité.

Ici encore, il faut se défaire de quelques facilités courantes, lorsque l'on parle de gare et de proximité avec la tentation de tout focaliser sur le quartier de la gare. Les travaux sur la « proximité » comme facteur de développement montrent qu'il ne s'agit pas tant d'une proximité géographique que relationnelle. L'existence d'économies externes provenant d'une simple proximité géographique n'a jamais été démontrée. Des travaux de l'ESSEC sur des clusters, à l'échelle internationale, et des pôles de compétitivité en France montrent que les réussites relèvent d'autres facteurs et rejoignent une abondante littérature sur le sujet. Un bon maillage des transports favorise la proximité relationnelle dans une aire étendue – nonobstant le rôle des relations numériques, mais les deux sont souvent complémentaires plus que substitutifs. Ainsi, le développement des pôles de compétitivité en Ile-de-France n'a pas déclenché de mouvements de relocalisation pour rapprochement des entreprises concernées. A l'inverse, les regroupements spatiaux effectués sous contrainte publique n'ont pas entraîné de coopérations décisives.

Il ne faut pas non plus oublier que la notion d'accessibilité est complexe : horaires, temps, confort, coût, habileté (compréhension, manipulations...), ruptures de charge... Il faut prendre en compte tous ces éléments pour comprendre les différences souvent constatées entre offre, besoins et usages, et mieux les réduire. Parler de politique de « mobilité » plutôt que de « transports » intègre cette ouverture, mais la France est encore marquée par une approche publique historiquement très « verticale » de la relation entre offre et besoins. Les systèmes et moyens de transports ne sont que des outils de la mobilité dans un ensemble plus large de facteurs.

Si l'on se place du point de vue du développement économique et du marketing territorial, la recherche nous invite aussi à ne pas confondre accessibilité et attractivité : « La confusion persistante entre accessibilité et attractivité incite les acteurs locaux à mettre en œuvre des projets de valorisation redondants sans cohérence à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, comme l'illustre le développement de zones dédiées à l'accueil d'activités tertiaires à proximité des gares desservies » (Carrouet, 2013).

3. Connectivité et nodalité

En théorie, en termes de développement équilibré – ou non – d'un territoire, et de développement durable, un dispositif capillaire de voirie et de transports et une vitesse unique rendent l'espace plus isochrone, favorisant la diversité de localisations, en raison de choix moins contraints ou moins sélectifs, la dispersion des services et la réduction des écarts de coûts immobiliers et fonciers. A l'inverse, la hiérarchisation des circulations et des vitesses, et la réduction des jonctions favorisent une organisation polarisée et ségrégative du territoire.

C'est l'image de la feuille et ses nervures contre celle de l'arbre et ses branches. La doctrine dominante de développement des systèmes de transports en France est historiquement intermodale, en arbre, bien plus que multimodale, dans une organisation qui serait plus folliculaire. Cette dernière – qui n'exclut pas une certaine hiérarchisation – a pu être présentée aussi comme favorable au développement durable et à la résilience urbaine.

La doctrine en arborescence est associée à des visions souvent très symboliques de l'organisation urbaine, notamment pour ce qui concerne les centralités, qui contribuent de fait aux inégalités et à l'expansion urbaines. Les liaisons radiales, à partir du centre d'agglomération, ont été très longtemps privilégiées voire quasi exclusives. On a par exemple montré que les stratégies de « désenclavement » des quartiers de la politique de la ville en direction du centre de l'agglomération, adoptées par beaucoup de villes, ne sont guère productives, ni pour leur diversification sociologique ni pour leur accès à des emplois correspondant aux profils des habitants, si ce dernier est localisé aussi en couronne. A l'inverse, une grande ville très touristique interprète la relation au centre comme une sorte de menace, d'où une absence de liaison qui rend difficile pour les habitants l'accès à d'abondants emplois dans le secteur touristique, qui leur seraient accessibles.

Entre les deux modèles de l'arbre et de la feuille, chercher à maximiser les effets positifs des transports pour un meilleur équilibre social, écologique et économique des territoires conduit à s'intéresser aux deux notions de connectivité et nodalité (ESSEC, 2012 b) :

- La connectivité est le nombre de choix possibles à partir d'un point, et de parcours possibles au long d'un parcours : elle indique une opportunité et une liberté théorique de choix.
- La nodalité est la capacité à bénéficier réellement de cette connectivité en raison de l'adaptation des horaires et de leur fréquence, et des cadencements (correspondances).

Dans la réalité, on est tenu bien sûr de prendre en compte l'organisation existante du territoire et de ses infrastructures, sachant qu'on ne peut les infléchir que de manière progressive : on n'a guère de pouvoirs sur les dynamiques plus profondes qui les influencent et qui dépassent largement les impacts éventuels des transports. Pouvoir espérer maximiser les bénéfices de l'arrivée de la grande vitesse suppose de repérer les enjeux d'accessibilité, de connectivité et de nodalité qui correspondent aux deux impératifs souvent contradictoires de la confortation des pôles et des centralités – considérés comme plus moteurs du développement territorial – d'une part, et de la déségrégation, du rééquilibrage économique et social du territoire, d'autre part. Le tout sous l'ombrelle des objectifs de décarbonation et plus largement de transition écologique de la ville et des mobilités.

Gouvernance territoriale

« Les déplacements, les mobilités traduisent la capacité des sociétés à utiliser, à exploiter et à valoriser leur territoire. Les infrastructures qu'elles créent et entretiennent ne sont dès lors que des outils dont elles se dotent pour aboutir dans leur dessein » (Bérion & al., 2007). Les transports participent d'une discontinuité de l'espace, en rapprochant des lieux tout autant qu'ils les mettent à distance, avec l'hétérogénéité des occupations humaines, en particulier l'urbanisation. Dans cet espace discontinu, une valeur sociale est attribuée à chaque territoire, à chaque ville, qui pèse sur sa capacité à être desservi – autrement dit à être reconnu, pris en compte, dans des décisions qui mettent en jeu des pouvoirs technico-économiques (opérateurs) et des pouvoirs politiques (Etat et collectivités locales). Lors du développement d'un réseau, chaque ville est porteuse d'un projet propre de mise en relation avec d'autres, de développement d'interactions, d'acquisition de fonctions et d'influences que Gérard Dupuy appelle « projet transactionnel », en indiquant que l'opérateur chargé du réseau constitue ainsi « un réseau de projets transactionnels » (Dupuy, 1987).

In fine, « Le réseau technique, associant l'ensemble des infrastructures de transport qui relient les villes entre elles, va ainsi permettre de concrétiser ce projet transactionnel » (Carrouet, 2013). Le réseau, et particulièrement un réseau à grande vitesse, déforme l'espace-temps ; il définit un nouvel espace et recompose ainsi les relations entre les territoires.

Cette dimension « méta-territoriale » du réseau recouvre un premier enjeu crucial de gouvernance, qui se situe à une échelle interurbaine, régionale voire interrégionale (le second est à l'échelle de l'aire urbaine qui accueille une gare). Pour les différents territoires impactés par une nouvelle ligne à grande vitesse et plus encore pour ceux qui vont lui être directement connectés par une gare la question est : à quelle échelle négocier, de quelle manière et pour quel « projet de territoire » ? S'agit-il pour chaque ville desservie de chercher seule à défendre au mieux ses intérêts face à l'opérateur du réseau, au risque de se retrouver en position de faiblesse face à des villes plus influentes ou plus intéressantes pour l'opérateur ? Ou faut-il agir à l'échelle de l'ensemble des territoires desservis de manière à organiser au mieux les différentes accessibilités et à coordonner les « projets transactionnels », en misant sur la complémentarité des territoires pour accroître leurs interactions et donc la dynamique de l'ensemble ?

La seconde hypothèse semble préférable si l'on pense en termes de développement durable des territoires et d'équilibres régionaux. L'ajustement de l'organisation de l'ensemble des transports ferroviaires à la desserte à grande vitesse, mais aussi des autres réseaux interurbains, appelle une gouvernance négociée formée par les autorités organisatrices de la mobilité, la Région et les EPCI, avec les entités Réseau et Voyageurs du Groupe SNCF (ainsi que l'Etat, notamment en tant que propriétaire des gares). Mais au-delà, et pour réussir la « greffe » de la grande vitesse dans les territoires, son appropriation et son utilisation pour la valorisation du territoire, il importe d'ouvrir et de nourrir la réflexion de l'ensemble des acteurs concernés à l'échelle interurbaine. Il ne s'agit pas ici de gouvernance opérationnelle, mais de créer deux conditions pour que les gouvernances opérationnelles nécessaires à l'échelle des projets puissent ensuite être facilitées : une communauté de vue aussi large que possible sur les enjeux et les opportunités pour les territoires et un « alignement des intérêts » qui réduise leurs écarts éventuels. Cette dynamique permet aussi d'impulser des actions de communication d'intérêt commun, pour valoriser ensemble les villes desservies et leurs territoires dans un contexte de promotion régionale. Ces campagnes constituent une toile de fond sur laquelle les campagnes locales, celles de chaque ville pourront ensuite s'appuyer.

Nous évoquons ici la gouvernance territoriale ou urbaine selon une disposition concentrique des acteurs : au centre, la « gouvernance institutionnelle », « inscrite dans un premier ensemble de pratiques de management public local à l'intérieur même des organes de gouvernement et dans des coopérations institutionnelles entre ces acteurs publics, essentiellement collectivités locales et leurs groupements » ; ensuite, « des coopérations entre ces organes de gouvernement local et un deuxième ensemble d'acteurs de natures diverses sont institutionnalisées et pilotées hiérarchiquement au travers de contrats de droit public (gestion déléguée ou marchés de partenariat avec des entreprises privées, contrats de projet avec l'État...) ou du fait de la participation des acteurs à la gestion de structures ad hoc (capital des entreprises publiques locales, participation au conseil d'administration des organismes de droit public ou privé dépendant de la collectivité comme les agences d'urbanisme ou les agences de développement économique) » ; enfin « des coopérations non institutionnalisées relèvent de la

participation volontaire de tous les acteurs du système de gouvernance urbaine, (entreprises, établissements d'enseignement supérieur ou de formation professionnelle, chambres consulaires, associations, syndicats, organes de presse, habitants, etc.), qu'ils soient privés ou publics et que leurs coopérations soient coordonnées par une sorte de contrat moral collectif (plans stratégiques de développement économique et social, grands événements urbains...) ou qu'elles soient totalement volontaires et indépendantes à travers leur responsabilité sociale et territoriale ». (Noisette et Vallérugo, 2018)

Au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'espace et du temps des projets opérationnels, une autre dynamique de gouvernance passe au premier plan, celle de chaque ville, et la concurrence entre territoires tend souvent à devenir directrice, ce qui nous ramène à la première hypothèse évoquée plus haut. Mais les deux hypothèses ont un point de passage commun : chaque « ville de gare » doit avoir identifié les relations qu'elle souhaite développer avec les autres villes auxquelles elle va être reliée, mais aussi avec les territoires qui l'environnent et dont elle va devenir le point d'accès à la GVF.

La gouvernance « grand-territoriale » ou interurbaine inclut l'existence de la SGPSO, établissement public dédié à la gestion des contributions des collectivités territoriales au projet, qui est aussi pour ces dernières un appui technique et financier à leur réflexion. Le fait que les collectivités s'y retrouvent en fait un espace d'échange entre elles, un lien entre les deux échelles de l'intérêt régional et subrégional et de celui de chaque ville.

Une étape préalable de mobilisation locale

Pour préparer « l'arrivée de la grande vitesse » à Besançon et Belfort-Montbéliard à partir de 2011, la Région Franche Comté avait lancé dès 2008 un processus d'études et d'échanges mobilisant très largement les acteurs locaux institutionnels, professionnels, universitaires, culturels et sportifs etc. Cette dynamique fut scandée par trois « Rencontres de la Grande Vitesse » annuelles, successivement intitulées « La LGV Rhin-Rhône au cœur des régions européennes. Quels enjeux de développement ? », « La grande vitesse en Franche-Comté. Comment réussir ensemble ? », « 2011, la Franche-Comté prête pour la Grande Vitesse ». Soit une première étape consacrée aux études, à l'expression des attentes des uns et des autres et à une prise de conscience commune ; une deuxième pour repérer les convergences d'intérêts et les partenariats nécessaires ; une troisième focalisée sur les projets opérationnels et leurs implications.

Deux problématiques ont sous-tendu cette démarche franc-comtoise : comment développer les atouts du système urbain interrégional et ses synergies, afin qu'il ne soit pas seulement « traversé » par la grande vitesse au simple profit de Lyon ou Strasbourg ? Quels dispositifs de gouvernance, de coordination, mobiliser ou créer pour cela ? Les rôles respectifs des acteurs publics et privés avaient une place importante dans les réflexions. Une stratégie forte de marketing territorial a été conçue et mise en œuvre pour accompagner ce processus.

L'importance de la gouvernance pour la réussite des projets liés au développement ferroviaire, et la nécessité d'inscrire cette gouvernance dans une dimension territoriale élargie, à la mesure des flux de mobilité, sont mises en lumière par de nombreux travaux de recherche : capacité à sensibiliser puis à mobiliser l'ensemble des acteurs, continuité des stratégies et cohérence des partenariats, « ambition réaliste » des projets et adhésion collective à leurs objectifs, cohérence du marketing territorial. Mais comme des combinaisons de territoires et des systèmes de mobilité complexes sont en jeu, les réponses sont très diverses et les écarts parfois importants entre les besoins de partenariats identifiés et les coopérations réelles. L'enjeu est particulièrement important pour les territoires « secondaires », situés entre les métropoles ou « en bout de ligne ». En l'absence d'un « territoire de projets », d'une action coordonnée du plus grand nombre d'acteurs, l'appropriation de la grande vitesse ferroviaire reste faible et les projets d'une portée limitée ; le risque est alors d'exacerber les concurrences internes et de fragiliser ainsi les collectivités territoriales face aux opérateurs de transport (Carrouet 2013).

B. PROBLEMATIQUES DE LA GRANDE VITESSE : AUTOUR DE LA GARE

Gares et territoire : une grande hétérogénéité

1. Gare et développement urbain

On pourrait reprendre l'introduction du chapitre précédent pour ce qui concerne, à l'échelle urbaine, les impacts de la gare – création d'une nouvelle gare ou réaménagement d'une gare existante pour accueillir la grande vitesse – sur son environnement urbain. La nouvelle gare, créée ou réaménagée, a-t-elle des effets sur l'organisation et le développement urbain ? « Non, mais... » Cette réponse renvoie au même ensemble très large et hétérogène de facteurs allant de l'organisation existante du territoire et de ses potentiels au regard des évolutions du monde qui l'entoure à la nature et aux comportements des acteurs locaux. C'est Pierre Mauroy, lorsqu'il a pu comme premier ministre et maire de Lille imposer le passage du TGV au centre de l'agglomération, qui a exprimé une doctrine encore dominante de relation opérationnelle entre grande vitesse et territoire. Il annonçait vouloir « édifier au-dessus d'une nouvelle gare un centre d'affaires international qui soit à la fois une turbine tertiaire capable d'entraîner toute la région et un nouveau quartier européen, insufflant un regain d'énergie à la ville ». La gare et le quartier de gare doivent convertir le flux en ressource. Comme toujours, il est difficile d'en mesurer le degré de réussite, parce que cette stratégie a été convergente avec beaucoup d'autres qui ont, en plusieurs décennies, inscrit Lille sur une nouvelle trajectoire, mais aussi parce que la SNCF a tout de même obtenu que les TGV européens n'arrivent pas en gare centrale mais dans une gare nouvelle à proximité. Il en résulte pour la liaison avec Londres par Eurostar ce qu'on appelle un « effet caisson » : la majorité des trains ne s'arrêtent pas à Lille. Mais l'objectif était surtout pour le maire les relations de Lille avec Paris et Bruxelles.

Les projets : métropoles et villes moyennes

« La grille construite à l'issue de notre recherche se décline en trois volets principaux : la mise en œuvre des politiques publiques par les collectivités locales des villes moyennes s'appuie sur un emprunt aux objectifs et aux outils déployés dans les grandes villes (1), mais ce mimétisme se confronte aux enjeux territoriaux et aux capacités d'action des villes moyennes (2), ce qui entraîne une adaptation de la programmation et des pratiques des acteurs (3). Elles sont ainsi loin de reproduire littéralement des « recettes » des métropoles et elles font preuve à la fois de pragmatisme et de capacité d'adaptation et de recomposition pour assurer le passage à l'action. » (Roudier, 2019)

La conduite de projets dans les villes moyennes est particulièrement marquée par les contraintes spécifiques auxquelles sont confrontées les collectivités territoriales en amont et au cours des processus de projet, liées en particulier à leurs plus faibles ressources financières et humaines. « Nos analyses invitent toutefois à avoir aussi une lecture nuancée de ces contraintes : si celles-ci réduisent assurément leurs capacités d'action, elles peuvent aussi être des leviers d'innovation dans la conception des projets. La rationalisation des dépenses des collectivités locales empêche la duplication des solutions métropolitaines et incite à mettre en œuvre de nouveaux modes de programmation, tournés vers la valorisation de l'existant, l'amélioration de la qualité de l'espace urbain et la réponse aux besoins locaux plus que vers des perspectives de développement et vers des ouvrages architecturaux de grandes envergures. » (Roudier, 2019)

C'est finalement l'orientation globale des projets qui diffère. Comme l'écrit Emilie Roudier au sujet des gares centrales : « (...) contrairement aux projets métropolitains, les réaménagements des pôles gares dans les villes moyennes ne sont pas lancés pour répondre à une forte demande démographique, économique et commerciale locale. Bien au contraire, ils sont considérés comme des outils pour répondre à l'affaiblissement des fonctions de centralité dans leurs agglomérations [dans le cas de gares périphériques il peut s'agir plutôt de saisir une opportunité foncière pour un développement économique exogène]. De la même façon, les réponses formulées pour limiter les dysfonctionnements observés sur les sites des gares ne sont liés ni à une saturation des flux de voyageurs ni à une nette augmentation du trafic ferroviaire : elles concernent plutôt la gestion du stationnement automobile et

Une conclusion commune des études comparatives nationales ou internationales sur les gares et quartiers de gare TGV est qu'il n'existe pas d'expérience ou de modèle qui soit transposable d'une ville à une autre, même pas en termes de système d'acteurs (surtout pas ?), et que l'on peut tout au plus tirer des comparaisons des enseignements en termes de types de problématiques, de bonnes questions à se poser, d'illusions à éviter ou de risques à prévenir. On peut cependant établir une différence assez forte entre les expériences des métropoles et celles des villes moyennes, à l'instar de l'étude comparative conduite en France par Emilie Roudier, qui conclut que « la programmation et l'aménagement des projets de gares dans les villes moyennes ne sont pas envisagées comme une vitrine donnant lieu à des aménagements de grande envergure et un geste architectural, mais comme des outils pour adapter la gare aux besoins du territoire » (Roudier, 2019, voir l'encadré).

Ce pragmatisme, contraint ou éclairé, peut cependant conduire à des visions trop réduites des enjeux et à des projets qui ne tireront pas au mieux parti de la connexion au réseau rapide, non pas par trop d'ambition mais par trop de modestie, ou peut-être par une difficulté plus grande à évaluer les enjeux et à monter les projets aux différentes échelles territoriales concernées, au-delà de la commune de la gare, surtout lorsque cette dernière est la commune-centre.

2. Quelle gare ? Gare et aménagement urbain

Les villes moyennes sont plus souvent concernées que les métropoles par l'enjeu de la localisation de la gare TGV, et surtout elles y sont plus sensibles en raison d'une part de leur moindre poids dans les dynamiques territoriales, et d'autre part de leur plus grande difficulté à développer une offre de transports en commun alternative à la voiture, a fortiori une offre ferroviaire. La faiblesse de leurs moyens doit les inciter à élaborer des stratégies très rigoureuses et à s'assurer d'une cohérence forte de toutes les actions, alors que les gares « non-centrales » mettent plus directement en jeu des territoires différents – par exemple plusieurs intercommunalités.

La différence entre les stratégies des villes moyennes et des métropoles ne signifie pas qu'il y ait plus de « modèles » parmi les unes que les autres en matière de relations entre gares et développement urbain. Ici, une nouvelle gare située en périphérie, bien reliée à la gare centrale par un transport en commun, est l'occasion d'un développement économique complémentaire de la centralité d'agglomération (à Reims, voir aussi l'encadré *Grande vitesse ferroviaire et prix immobiliers*). Ailleurs, la gare périphérique devient un pôle d'urbanisation excentrée et de rabattement automobile, tourné plus vers des territoires voisins (Valence). Ailleurs encore, la gare TGV, située entre des villages périphériques, est conçue comme le pôle d'une future zone d'activités mais se révèle favoriser plutôt une périurbanisation désordonnée (Mâcon). Telle gare éloignée à la campagne peut se voir dotée d'une prometteuse zone d'activités mais rester essentiellement un vaste parking (Amiens). Une autre encore, dans une situation d'éloignement similaire, fut associée à une politique forte de préservation des espaces forestiers qui l'environnent, et n'est volontairement entourée que de ses équipements techniques et parkings (Besançon).

Les études comparatives peinent à tirer des enseignements généraux de tant de cas spécifiques, au-delà de ce que nous avons déjà vu plus haut. La manière de prendre en compte le

sujet de « la gare TGV » dépend à la fois de sa localisation et de l'échelle territoriale à laquelle cette dernière est prise en compte.

Aménagement et transports au prisme de la transition écologique, et des villes moyennes

L'importance de l'enjeu de la transition écologique invite à considérer aussi de ce point de vue les relations entre organisation locale des mobilités et aménagement urbain. Le programme européen de recherche TRANSLAND a apporté un éclairage intéressant sur l'ordre dans lequel prendre le défi de « l'œuf et la poule » (aménagement et transports) :

« Les politiques d'usage du sol et de transports ne sont une réussite qu'au regard de critères essentiels pour un transport urbain durable (réduction des distances et temps de trajet et réduction de la part modale de l'automobile), si elles rendent le trajet en voiture moins attractif (c'est-à-dire plus coûteux ou plus lent).

- les politiques d'aménagement pour accroître la densité urbaine ou un usage mixte du sol sans mesures d'accompagnement pour rendre la voiture plus coûteuse ou plus lente n'ont que des effets réduits puisque les gens continuent à faire de longs trajets pour maximiser les opportunités dans le cadre de leurs budgets temps et coût de transport. Cependant, ces politiques sont importantes à long terme puisqu'elles apportent des conditions préalables pour un mode de vie futur moins dépendant de la voiture.
- les politiques de transport qui rendent le trajet automobile moins attractif (plus coûteux ou plus lent) sont très efficaces pour atteindre les objectifs de réduction des distances parcourues en voiture et de la part modale de l'automobile. Cependant, elles demandent une organisation spatiale qui ne soit pas trop dispersée. En plus, des marchés du travail hautement diversifiés, avec différents pôles d'emploi et des employés appartenant à des ménages occupant plusieurs emplois, limitent toute coordination optimale des lieux d'emploi et de résidences.
- les grands équipements commerciaux et de loisirs non-intégrés dans l'espace urbain accroissent les distances parcourues en voiture et la part de l'automobile. Les politiques d'urbanisme pour empêcher le développement de tels équipements ('push') sont plus efficaces que celles qui visent à promouvoir des aménagements à forte densité et usages mixtes ('pull').
- la crainte que les politiques d'urbanisme et de transports conçues pour contraindre l'utilisation de la voiture dans les centres-villes ne soient néfastes à la viabilité économique de ces centres n'a en aucun cas été confirmée par la réalité (sauf dans les cas où des développements commerciaux massifs ont été en même temps autorisés dans des terrains vierges en périphérie).
- les politiques de transports destinées à améliorer l'attractivité du transport public n'ont généralement pas conduit à une réduction majeure des trajets en voiture, n'ont attiré que peu de développement urbain aux stations, mais ont contribué à de nouvelles implantations périurbaines de la population*.

En résumé, si les politiques d'usage des sols et de transports sont comparées, les politiques de transports sont de loin plus directes et efficaces pour parvenir à un transport urbain durable. Cependant, des politiques d'usage des sols qui viennent en accompagnement et en appui sont essentielles pour créer à long terme une ville moins dépendante de la voiture. » (Wegener et Fuerst, 1999, trad.)

Une étude de l'INSEE sur les quartiers de gare du Centre Essonne-Seine-Orge montre que « Les habitants des quartiers de gare utilisent davantage les transports en commun pour se rendre au travail que ceux du reste du CESO (35 % contre 24 %). La part modale de la marche à pied y est également un peu plus importante (6 % contre 4 %). » (INSEE, 2014)

Les villes moyennes ont le plus souvent une organisation spatiale très liée à l'usage de l'automobile, d'autant qu'elles desservent un environnement rural parfois étendu. Le développement de transports collectifs s'avère vite coûteux et difficile à rentabiliser hors du pôle urbain – et même en son sein, où la culture automobile reste vive. Il faut alors jouer de tous les leviers d'une mobilité décarbonée (véhicules propres, covoiturage, transports collectifs légers et à la demande, véloroutes etc.), avec prudence et en mixant les apports d'expériences urbaines et rurales. (ESSEC, 2023)

La marge de manœuvre est cependant étroite, d'autant que l'on doit distinguer l'intermodalité intra-urbaine et interurbaine. La gare centrale peut être un levier d'intermodalité pour le pôle urbain et ses franges, mais n'a généralement pas vocation à l'être à l'échelle de l'aire d'attractivité de la ville. C'est alors plutôt le rôle d'une gare routière, souvent éloignée de la gare ferroviaire historique voire située en périphérie du pôle urbain. Une nouvelle gare TGV isolée, éloignée du pôle urbain, peut difficilement prétendre à un rôle intermodal : on y va en voiture et éventuellement grâce à une navette de bus. Les comportements automobiles restent très prégnants, plus « faciles », pour diverses raisons largement imposées par la géographie, et parce qu'il est économiquement très difficile de déployer un maillage de service public dans un territoire peu dense. La décarbonation reste plus un enjeu de recours à une énergie motrice propre qu'à une multi- ou intermodalité étendue.

* Un couple avec enfants adolescents peut être intéressé à une localisation périurbaine disposant d'un transport collectif pour offrir un peu d'autonomie à ces derniers, sans pour autant réduire, au contraire, les déplacements automobiles du couple...

Mobilité et services : la « place de gare »

Au regard des éléments réunis plus haut, ce sont bien les problématiques de mobilité et de services à la mobilité qui constituent le premier enjeu d'une nouvelle « gare TGV ». Quel hub – forcément multimodal – de transports et de services doit-elle être ?

La question doit être inscrite dans deux perspectives complémentaires :

- Comment relier au mieux les différentes composantes du territoire à la gare TGV, afin de rendre la grande vitesse la plus accessible possible à tous, mais aussi de justifier une bonne fréquence de desserte auprès du ou des opérateurs ferroviaires ? C'est la question première, évidente et indispensable.
- Comment faire de la gare TGV, autant que possible, une opportunité d'amélioration des conditions de mobilité dans le territoire et relativement aux pôles voisins ? Le niveau d'opportunité dépend fortement de la localisation de la gare et de l'existence ou non d'un lien ferroviaire avec la gare centrale historique.

Ces deux perspectives ne sont pas nécessairement totalement superposées l'une à l'autre. Il faut servir la gare, mais la gare peut être aussi l'opportunité de mieux servir le territoire au-delà de la seule connexion à la grande vitesse. Le développement du Grand Paris Express a suscité la création de solutions d'intermodalité dans des quartiers éloignés des nouvelles gares, dans une double logique de facilitation de l'accès à ces gares et de maillage du territoire en accompagnement du réseau rapide (ESSEC, 2024). Pour les villes moyennes raccordées à la grande vitesse, il ne s'agit pas de chercher à relier directement au mieux chaque quartier ou village de l'aire d'attraction de la ville à la gare TGV mais de rechercher quels lieux – parmi les différents quartiers, zones d'emplois, grands équipements ou villages – peuvent devenir des pôles de mobilités, des petits hubs multimodaux, qui desservent une partie du territoire autour d'eux et servent de pôles de rabattement vers la gare TGV – mais aussi vers la gare historique, qui peut y gagner en accessibilité et usages – par bus ou covoiturage. Le covoiturage peut en effet être facilité par la contrainte de la fréquence du TGV, relativement peu élevée, qui regroupe les flux sur un nombre réduit de créneaux horaires.

L'expérience maintenant importante du développement de pôles d'échanges dans les gares centrales des villes moyennes en France, étudiée notamment et très récemment par Cyprien Richer et ses collègues⁵ peut être utilement mobilisée pour le contexte des gares TGV. Les auteurs observent qu'il y a un intérêt convergent des acteurs clefs à agir en ce sens, et que parmi eux « les communautés d'agglomération (...) ont saisi l'organisation de l'intermodalité pour asseoir la légitimité d'un pouvoir intercommunal » (Richer & al., 2024). Une étude de Vaclav Stransky propose un ensemble de « bonnes pratiques » pour développer des quartiers de gare « favorables aux modes actifs », en insistant notamment sur la nécessité de ne pas raisonner simplement à une échelle de proximité (Stransky, 2017). Ses analyses portent sur les relations entre le rail et les modes doux en Ile- de-France mais certaines idées sont transposables à d'autres situations.

⁵ Parmi les 178 villes étudiées par Cyprien Richer et ses collègues, 80% avaient réalisé un tel pôle d'échange ou étaient en cours de réalisation.

Si le « rapport Keller » sur la « gare contemporaine » privilégiait les gares bien insérées dans le tissu urbain (« faire de la gare un centre de la ville »), l'esprit de ses recommandations reste pertinents dans d'autres cas : faire de la gare un lieu d'échanges et de rencontres avec des services au public ; développer les modes de transport doux ou actifs en gare, avec des cheminements sécurisés ; élaborer une stratégie avec l'ensemble des partenaires à la double échelle régionale et de l'agglomération ; associer les voyageurs et les partenaires sociaux (Keller, 2009). La gare devient ainsi l'objet d'une approche globale sous-tendue par la notion de service : « La gare tend ainsi à proposer un service global, s'appuyant sur une dynamique de proximité et dont la mise en place exige une démarche partenariale entre une multitude d'acteurs économiques et institutionnels. » (Capo et Chanut, 2025)

Les opérateurs de transports et les gestionnaires des gares (en France, Gares & Connexions, en situation de monopole) semblent aujourd'hui pris entre deux tendances dans une certaine mesure contradictoires : introduire des services marchands en gare pour en tirer des revenus et contrôler étroitement l'accès à la gare pour des raisons de sécurité. Pauline Detavernier observe en France et aux Pays-Bas un processus de fermeture :

« Cette mise sous contrôle de vastes surfaces jusque-là accessibles sans titre de transport ni intention de voyager s'effectue à rebours d'un mouvement d'ouverture qui visait à intégrer la gare dans son environnement urbain et à en faire un lieu de vie et de services qui n'était pas réservé aux seuls détenteurs d'un titre de transport. La logique de sauvegarde des recettes des transporteurs, combinée à la montée du sentiment d'insécurité en milieu urbain, ont largement contribué à ce qui peut être considéré comme un retour en arrière, ce d'autant plus que tous les pays ne se sont pas engagés dans cette voie » (Detavernier, 2019). Le syndrome aéroportuaire semble ainsi planer sur les gares : un espace commercial coupé de la ville. Cela pose aussi la question de l'articulation entre l'accès multimodal à la gare et l'accès aux quais de la gare.

Ces questions d'accès, d'ouverture ou de fermeture, rendent plus critique la question de la localisation des services aux voyageurs : services de mobilité ferroviaire, services de multimodalité urbaine et services de confort d'usage (d'attente comme la restauration ou la presse, ou d'opportunité comme des achats alimentaires ou autres « de dépannage »). À la question des services, il faut lier celle de l'ambiance, sujet de plus en plus sensible, tant pour l'agrément des voyageurs que pour favoriser un climat paisible et une sécurité active (Hennion, 2012).

La diversité des services en gare, depuis les services techniques pour les opérateurs aux services aux voyageurs, est souvent sous-estimée, de même que leur importance stratégique pour tel ou tel acteur. En dressant le tableau de ces services, Béatrice Duval explique par exemple comment la SNCF pouvait être soupçonnée d'utiliser les contraintes d'usage de services techniques dont elle avait le monopole pour entraver la concurrence (Duval, 2010, voir aussi Cour des Comptes, 2021). Les services peuvent être tournés vers le seul accès au transport ferroviaire ou également vers l'accès au territoire. Dans ce dernier cas, la gare devient une « porte de la ville », un lieu de facilitation mais aussi d'image, d'attractivité. Les services peuvent être focalisés sur des problématiques de mobilité et d'information, touristique par exemple, ou être également tournés vers l'environnement de la gare dans une logique de centralité urbaine. Dans ce dernier cas, la gare n'attire pas que des voyageurs et profite aux habitants.

Il y a donc une véritable stratégie à construire, qui dépend de conditions objectives comme la position de la gare dans l'aire d'attraction urbaine mais aussi d'objectifs politiques – tant du côté des opérateurs que des collectivités territoriales. Cette stratégie ne peut pas être la même d'une gare à une autre. Les problématiques de financement sont d'autant plus importantes pour l'élaboration de cette stratégie qu'elles sont en réalité encore mal maîtrisées et reposent en grande partie sur l'inventivité des acteurs. L'étude de neuf grandes gares en Europe, aux USA et à Hong-Kong réalisée par PwC montre la variété des réponses et leur dépendance vis-à-vis de la captation de valeur par des opérations immobilières ou commerciales (La Fabrique de la Cité, 2013). Pour compliquer les choses pour les villes moyennes, ces réponses sont généralement hors de leur portée : si la gare peut être l'opportunité d'une programmation économique, résidentielle ou commerciale, l'opération peut difficilement atteindre une rentabilité suffisante pour contribuer directement et significativement au financement de la gare (il faut un seuil de 50 000 passagers par jour pour les commerces, par exemple).

La combinaison de la fonction de hub multimodal et des commerces et services aux personnes, voyageuses ou aussi résidentes selon les cas, peut être envisagée de diverses manières, sans toutefois la réduire à de strictes fonctionnalités ni au découpage d'espaces étrangers les uns aux autres. La notion de « place de gare » permet de viser une fluidité des usages, une proximité des offres et une convivialité propres aux places publiques réussies – que cette « place » soit intérieure au bâtiment de la gare proprement dite, extérieure ou les deux. On peut la développer selon trois types de services : les services nomades, rendus aux voyageurs, les services sédentaires, pour les habitants proches mais aussi les voyageurs, et les services mutualisés comme un parking commun à la gare et à des générateurs de mobilité proches aux temporalités décalées (ESSEC, 2012 a et Bouygues, 2012). Même hors de la ville, la gare peut devenir un lieu d'urbanité et d'image, « signature » du territoire.

La gare et la ville : le « quartier de gare »

Engager une réflexion sur le « (re)positionnement » de la gare dans l'aire d'attraction urbaine – à la fois en termes techniques et urbanistiques (accessibilités, projets...), socio-économiques (attentes et intérêts) et politiques (vision de la ville, des centralités et des pôles de développement...) – ne permet pas seulement de mieux comprendre les éléments sur lesquelles il sera opportun d'agir et à quelles échelles, mais aussi de mieux identifier les acteurs concernés, leurs intérêts (à agir ou à ne pas agir...), et les partenariats envisageables.

On raisonne notamment pour cela en termes de polarisation et de diffusion, l'une et l'autre force pouvant être vue comme favorable ou défavorable : « [les projets étudiés montrent] la grande diversité des problématiques de polarisation, selon les types de gare et le contexte urbain (...), mais aussi le système d'acteurs, les dynamiques économiques locales ou le rapport au marché. Les études sur les quartiers de gare doivent mieux prendre en compte ces divers facteurs et, notamment, mieux mesurer les capacités de polarisation et de densification couplant les dynamiques endogènes et exogènes (effet diffusant du transport) et leurs traductions en termes de programmation. Les sites de moindre importance urbaine ou n'appartenant pas à la zone dense méritent ainsi une réflexion particulière. La polarisation peut aussi créer une pièce rapportée, une excroissance étrangère à son environnement, d'où l'importance du travail sur la structure urbaine, les espaces publics, les supports de l'animation quotidienne (équipements, commerces), garants d'une intensité urbaine,

d'une identité de quartier. L'acceptation difficile par les villes d'une nouvelle centralité montre que la prospective sur l'évolution de la structure et du fonctionnement urbain est peu développée. » (IAURIF 2007)

Le fait que l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire constitue une opportunité pour réunir des acteurs et concevoir des projets ne doit pas transformer cela en un collage de projets sans rapport les uns avec les autres, qui pourraient même se révéler contradictoires – entre eux ou avec les objectifs stratégiques de la collectivité. Des études rigoureuses et réalistes d'opportunité doivent donc précéder et fonder les études de programmation.

La notion de « quartier de gare », en tant qu'échelle particulière et critique d'intervention, de repositionnement de la gare dans la ville, et première échelle d'impact de l'arrivée de la grande vitesse n'est pas un donné mais résulte de ces analyses de positionnement urbain et d'opportunité. Les périmètres théoriques d'accessibilité autour de la gare définis par des cercles (300 m à pied par exemple) correspondent rarement à la réalité physique des déplacements, contraints ou favorisés par le réseau viaire et les modes utilisables ou utilisés, d'autant plus si l'on se situe dans un contexte urbain où l'usage de l'automobile reste fortement ancré dans les pratiques, même pour de faibles distances (Mariolle, 2009). L'attention peut être portée autant, voire plus, sur des sites éloignés de la gare mais qui lui sont bien reliés et qui disposent de plus d'atouts qu'elle : opportunités foncières attractives, présence d'activités ou de services, dynamique de projets déjà enclenchée... Comme on l'a vu plus haut, la réflexion doit donc être multiscale : l'échelle des influences territoriales et relations interurbaines, l'organisation territoriale de l'aire d'attractivité de la ville et ses besoins de revitalisation ou de cohésion, puis l'environnement de la gare.

On a vu que la présence d'une gare TGV est rarement déterminante pour les entreprises : cela n'empêche pas bien sûr les exceptions, des opportunités à repérer le cas échéant, mais invite en tout cas à ne pas générer de programmes sur cette seule base. D'autant que, si la gare est éloignée de la ville, ces programmes peuvent avoir pour effet de délocaliser des entreprises qui étaient auparavant en ville, non pas tant pour le TGV que parce que l'offre foncière et immobilière développée *ex nihilo* à proximité de la gare leur est plus avantageuse. Il y a des risques à répondre à une obsolescence ou une inadéquation du marché urbain par une offre nouvelle excentrée – qui pourrait se révéler elle-même « vieillir » rapidement en raison de l'absence de services urbains proches.

Le cas du pôle « technologique⁶ » de Vendôme, îlot inséré dans la forêt à proximité de la gare, éloigné de la ville, illustre bien l'ambiguïté de ces mouvements : des entreprises y ont implanté un établissement sans lien réel avec le territoire mais en raison d'une opportunité foncière bien reliée à d'autres sites de l'entreprise en Ile- de-France (localisations articulées à des réseaux interurbains), des entreprises locales s'y sont relocalisées au détriment de l'offre urbaine ou de son renouvellement, et maintenant des départs engendrent déjà des locaux difficiles à relouer. A court et moyen terme, et sans disposer d'une évaluation précise, le bilan en emplois semble positif pour le territoire, mais avec quelles perspectives économiques et territoriales ? Sans parler d'un bilan carbone discutable puisque des activités sont écartées de la ville où leurs employés continuent de résider.

⁶ Les guillemets expriment ici qu'il est en réalité peu technologique, accueillant les entreprises par opportunité, sans réels effets d'agglomération par spécialisation des activités ni par développement de services ad hoc.

Pour les habitants, mais aussi pour les commerces et services et les autres entreprises, la création d'une nouvelle gare peut être l'occasion de la revitalisation d'un faubourg ou d'une extension ancienne, voire de l'apport d'une centralité à un quartier excentré ou périurbain qui en manque. Cela suppose de regarder l'organisation de l'aire d'attraction urbaine en termes de polycentralité, sans pour autant pénaliser la centralité historique de l'agglomération, souvent déjà fragile. C'est là que la relation entre « les deux gares », voire entre les deux gares et le centre historique, est déterminante : faciliter les déplacements entre ces pôles et organiser leur complémentarité.

La littérature académique montre que le développement d'une nouvelle infrastructure ferroviaire rapide a bien des effets sur les prix fonciers et immobiliers, mais ces effets sont rarement circonscrits à un périmètre précis autour de la gare, ni diffusés en nappes continues, et peuvent toucher de manière discontinue des sites variés, en raison de l'attractivité propre de ces derniers et de leur relation à la gare, d'autres sites contigus à la gare pouvant être délaissés. L'arrivée du TGV à Reims, « à une heure de Paris », avait fait naître autant d'espoirs d'attirer des entreprises et ménages parisiens que de craintes de voir le territoire aspiré par la capitale. En réalité, les opérations immobilières et les variations de prix ont été liées surtout à des facteurs locaux comme la croissance du nombre de ménages, les opportunités localisées de projet pour les promoteurs et les opérations d'aménagement impulsées par la collectivité territoriale (notamment autour de la gare) qu'à la grande vitesse en soi, d'autant que peu d'implantations « parisiennes » ont été constatées. Cependant, la perspective de l'arrivée de la grande vitesse a créé des anticipations de prix qui ont contribué à dynamiser le marché même si les augmentations ont finalement été inférieures aux espoirs de certains. (Bazin, 2010 ; voir aussi des résultats plus récents dans l'encadré ci-dessous)

Grande vitesse ferroviaire et marchés immobiliers

« Les marchés immobiliers locaux sont affectés par de nombreux facteurs. C'est le cas des facteurs macro-économiques qui participent à la formation des prix. Les marchés immobiliers locaux sont ainsi connectés à l'évolution nationale de l'immobilier. Cette dernière est elle-même influencée, d'une part, par les variables déterminantes de l'économie (inflation, croissance, taux d'intérêt, etc.), d'autre part, par l'évolution des marchés des autres actifs et, enfin, par les politiques monétaires et fiscales qui conditionnent l'arbitrage avec d'autres placements. Les marchés immobiliers sont également liés aux évolutions démographiques et aux modifications des modes de vie (monoparentalité, divorce, etc.) qui influent sur le nombre de ménages et donc sur la demande de logements. Mais ils connaissent également des évolutions des prix résultant de déterminants locaux tels que la mise en service d'une desserte à grande vitesse. Cette dernière semble affecter les prix sur certains segments et ce de façon localisée. Ces évolutions associées à l'arrivée d'une infrastructure de transport peuvent résulter de changements d'image et des aménités de certains quartiers mais également des anticipations plus générales des acteurs quant à l'évolution des prix résultant de déterminants locaux tels que la mise en service d'une desserte à grande vitesse. Cette dernière semble affecter les prix sur certains segments et ce de façon localisée. Ces évolutions associées à l'arrivée d'une infrastructure de transport peuvent résulter de changements d'image et des aménités de certains quartiers mais également des anticipations plus générales des acteurs quant à l'évolution des marchés au moment de la mise en service de la LGV. » (Bazin, 2010) Rappelons également que, comme nous l'avons évoqué dans le chapitre sur les localisations, les politiques publiques influencent ces marchés : réglementations d'urbanisme, normes de construction, fiscalité et aides directes, plafonnement des loyers etc.

Les travaux de l'APUR dans le cadre de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express montrent l'extrême diversité des situations et le rôle des anticipations des promoteurs jusqu'à des terrains éloignés des gares mais bien reliés – jusque dans le grand périurbain si c'est en voiture (APUR, 2017). Ils montrent aussi que le jeu des marchés immobiliers répond mal aux priorités qui pourraient être celles des autorités publiques (ouverture sur la ville, verdure et décarbonation, rééquilibres sociaux et économiques), malgré les opérations d'aménagement conduites par ces dernières (ou parfois aussi en raison de ces opérations...). « L'analyse des projets montre que les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express sont au cœur d'une dynamique de construction importante qui anticipe les gains d'accessibilité liés à l'arrivée du métro dans la majorité des quartiers. L'analyse montre aussi que les quartiers de gare de l'Est se développent moins vite que ceux situés dans une grande moitié Ouest (...) toujours d'avantage prisée des acteurs de l'immobilier. Au-delà de la diversité de situation observée entre les 68 quartiers de gare et 353 projets analysés, le point commun réside dans la limite de ces

projets, portés par des acteurs différents : la place insuffisante des espaces publics et de la nature et la nécessité de renforcer les liens à tisser avec ce qui est déjà là, voire avec les autres projets qui se développent autour. » (APUR, 2021 a)

L'expérience de Reims montre des effets importants de relocalisation entre la gare centrale historique et la gare TGV, située en périphérie de l'agglomération – mais maintenant rattrapée par elle. Le TGV « par la dynamique de création de quartiers d'affaires ou de zones d'activité qu'il engendre, semble structurer et réaménager l'espace urbain en le segmentant par fonction, avec au centre (...) des services et à la périphérie (...) des activités de bureaux de plus grande taille, liées à l'industrie et au commerce. Cela a pour effet de libérer des surfaces occupées préalablement en centre-ville, dont les promoteurs s'emparent pour développer une offre immobilière résidentielle haut de gamme et prisée par une clientèle résidentielle demandeuse de centralité. La spécialisation résidentielle du centre-ville s'en trouve alors renforcée. Ainsi les décisions d'investissement des promoteurs liées au rôle assurantiel de l'image du TGV expliquent les choix de localisation des entreprises davantage que l'usage de ce dernier » (Beckerich, 2020)

Enfin, les positionnements des promoteurs immobiliers peuvent « tordre » les intentions et les discours publics pour les conduire à d'autres fins. L'urbanisme local entend généralement focaliser le développement urbain autour d'un nouveau pôle d'échange, pour favoriser la compacité de l'agglomération et le rabattement des flux vers sa centralité. Mais « Il s'avère néanmoins [que les pôles d'échange] induisent également un effet de diffusion plus lointaine lors des retours au domicile. En effet, les acheteurs se voient présenter le pôle d'échanges comme un nœud entre la voiture et le train, et in fine comme un moyen d'habiter plus loin sans pour autant perdre plus de temps lors de leurs déplacements domicile/travail. » (Schmitt, 2020)

La recherche conduite par Ghislaine Deymier sur la capitalisation immobilière des gains d'accessibilités liés à la programmation puis la mise en œuvre du périphérique Nord de Lyon confirme et précise ces éléments, dans une dimension à la fois spatiale et temporelle⁷ (Deymier, 2007, comme les citations qui suivent). Tout en prouvant l'impact réel de l'infrastructure sur les prix immobiliers, elle montre surtout et très précisément « la structure complexe de la capitalisation immobilière des gains d'accessibilité par sa dimension à la fois spatiale et temporelle ». Plusieurs phénomènes se conjuguent, en particulier :

- l'anticipation importante de gains bien avant la réalisation du périphérique et ensuite un « apprentissage des gains d'accessibilité », « les individus étant plus à même de considérer la réalité des bénéfices et des nuisances générés par l'infrastructure » ;
- dans ce contexte temporel, une diffusion importante dans l'espace de la capitalisation, notamment dans certains quartiers résidentiels éloignés mais attractifs situés au nord du périphérique, et à l'inverse « un éloignement du processus de capitalisation par rapport à l'ouvrage » en raison de ses nuisances.

En dehors des règles d'urbanisme, les collectivités territoriales n'ont que des moyens limités pour peser sur les marchés locaux ou sur l'intérêt des opérateurs privés – notamment pour dissuader d'éventuels investisseurs externes spéculatifs ou promoteurs purement opportunistes, attiré par le moindre risque en ville moyenne qu'en métropole, lié aux coûts moins élevés. D'où l'utilité pour elles d'associer les opérateurs locaux à leur réflexion afin de faire converger les objectifs publics et privés et d'optimiser les projets au-delà des éventuelles opérations publiques d'aménagement. Elles peuvent aussi mieux anticiper et comprendre les initiatives privées. Cela leur permet enfin de mieux comprendre les atouts et fragilités du marché local avant d'inviter, si nécessaire, des opérateurs externes à participer aux projets pour favoriser une juste concurrence.

⁷ L'évolution des prix et le rôle propre de l'infrastructure sont approchés par la méthode dite des prix hédoniques.

Sur le plan opérationnel, le CERTU a élaboré en 2012-2013 une suite de fiches de recommandations pour conduire une stratégie foncière aux abords d'une gare TER. Bien qu'il s'agisse des réseaux régionaux et que les contextes règlementaires (urbanisme et environnement) et institutionnels (organisation de la SNCF) aient évolué, ces fiches restent suffisamment transposables pour rester utiles dans d'autres contextes, notamment pour mieux comprendre les typologies de gares, la complexité du foncier ferroviaire et les enjeux particuliers pour les opérateurs qui en sont propriétaires, et la manière d'identifier et de maîtriser le foncier stratégique pour l'accessibilité à la gare et pour ses développements. Une recherche approfondie a été conduite en Belgique sur l'ensemble des 60 gares ferroviaires wallonnes, qualifiées selon trois critères : les flux de voyageurs, l'occupation du sol dans le quartier et les disponibilités foncières, et l'accessibilité par les différents modes, et en fonction de la situation de chaque gare dans le territoire (centralité ou périphérie urbaine, petite ville, rurale...). L'étude formule ainsi des recommandations précises pour développer la multimodalité mais aussi les types d'aménagements opportuns dans chaque cas. Elle observe en conclusion que « La gare et son quartier doivent (...) être valorisés car ils constituent un atout du développement communal. Ce changement de perspective nécessite à la fois un signe fort des autorités régionales et des opérateurs de transports et la mise en œuvre d'un urbanisme adapté aux problèmes inhérents à ces infrastructures (bruits et vibrations des trains, flux arrivant et partant de la gare, insécurité...). » (Hanin, 2007).

L'aménagement d'une gare nouvelle et de son environnement peut aussi ouvrir des opportunités pour développer et optimiser la logistique urbaine, selon la localisation de la gare : opportunité d'espaces convertibles en petits hubs de reconditionnement de marchandises ou de rupture de charge intermodale, dépôt-relais de colis pour les personnes etc. Ce sujet n'est pas traité ici mais peut facilement être intégré aux études monographiques si elles en révèlent l'opportunité.

Gouvernance de projet

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans une ville – au sens de la ville et de son aire d'attraction – génère un ensemble de projets qui visent à « convertir accessibilité en attractivité » : il s'agit de faire entrer la gare « en résonance avec les stratégies territoriales, en considérant la nature des projets, leur localisation, leur intégration à l'histoire longue de la ville ainsi que la concordance entre les objectifs affichés et les résultats observés. » (Delmer & al., 2015). Des campagnes de promotion accompagnent le plus souvent les projets. L'importance des projets pour le territoire et leur singularité (on n'accueille le TGV qu'une fois) appellent la mise en place d'une gouvernance, ou d'une méthode de gouvernance des projets spécifique. Trop souvent limitée au premier cercle de gouvernance présenté plus haut, celui des institutions publiques territoriales, et aux entités directement impliquées dans la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre opérationnelles des projets, cette gouvernance doit au contraire être ouverte le plus largement, en tout cas dans les phases amont d'identification et de préfiguration des projets. L'approche par cercles doit être combinée à une approche sectorielle : opérateurs de mobilité, agences, investisseurs et promoteurs immobiliers, aménageurs publics et privés, entreprises, associations concernées par le projet, etc., en s'appuyant autant que possible localement sur la présence en France de nombreuses organisations collectives comme les chambres consulaires ou représentatives comme les syndicats. Ces acteurs sont les mieux à même d'aider à identifier les attentes et les

comportements, chacun dans son domaine, mais il s'agit aussi de les mobiliser au service d'une dynamique collective, soit comme partenaires de projets publics, soit dans le cadre de leurs propres projets. Leur sollicitation ne doit pas être enfermée dans leurs cadres sectoriels mais au contraire conduite de manière transversale, intersectorielle, pour articuler au mieux entre elles les différentes problématiques de mobilité et accessibilité, d'aménagement urbain et de développement économique et social.

Deux étapes peuvent précéder la mise en place des organisations opérationnelles :

- le positionnement stratégique de la ville et la spatialisation des enjeux clefs, qui correspondent notamment aux orientations des documents d'urbanisme, SCOT et PLUi, mais qui peuvent aussi donner lieu à la création d'un observatoire local dédié à la préfiguration puis au suivi des impacts du TGV et des projets ;
- la préfiguration des projets, qui peut être accompagnée par des groupes de travail préparant l'élaboration de cahiers des charges.

Rappelons ici que, en son sens étendu, la gouvernance inclut les différents dispositifs et outils de concertation dont disposent les collectivités territoriales. Les travaux académiques se gardent bien de dessiner des modèles de gouvernance, la réussite résidant plutôt dans le fait de se doter d'une gouvernance adaptée au territoire, à l'histoire des relations en son sein, non pas pour figer ces dernières mais pour les faire évoluer utilement. On se situe ici dans trois domaines de compétence et d'action, dont deux sont bien maîtrisés par les collectivités urbaines :

- les transports et mobilités, avec la compétence d'autorités organisatrices des EPCI et de la région, qui couvrent ensemble tous les enjeux ;
- l'urbanisme et l'aménagement, avec le développement économique et les domaines techniques liés, pour lesquels les EPCI et communes disposent des agences ou services *ad hoc* et où l'appui régional, voire départemental, peut jouer ;
- la gestion des gares et les services des gares, qui constitue un sujet encore assez nouveau.

La Cour des comptes a récemment produit un rapport très critique sur la gestion des gares et les services en gare, surtout envers Gares & Connexions (affectataire gestionnaire) et l'Etat (propriétaire), les collectivités territoriales se trouvant a priori dans une position délicate de cofinancement, voire de financeur de secours, sans grande influence (Cour des Comptes, 2021). Anticipant en quelque sorte ce rapport, un Comité régional de concertation pour la gestion des gares a été instauré par la loi du 27 juin 2018 et le décret du 12 juillet 2019 : il fait entrer les collectivités territoriales dans un espace jusqu'alors réservé de la SNCF et ouvre à une gouvernance plus partagée des espaces de gare et des services de gare. Autour de son objet direct, il peut constituer un espace d'échange entre les collectivités pour une meilleure articulation des enjeux urbains et interurbains de la grande vitesse – articulation qui peut d'ailleurs inspirer certains services en gare ou la manière de les rendre.

Un des rôles de la mise en place de dispositifs de gouvernance élargis et d'une certaine durée dans le temps, comme le sont les « observatoires », est de « laisser de la place aux projets », de pouvoir orienter ces derniers au fur et à mesure des opportunités et des capacités – celles des collectivités mais aussi celles des marchés. Une tentation a longtemps été de vouloir définir et

réaliser tous les projets clefs en même temps, suivant l'image d'un grand événement sportif ou autre utilisé comme « accélérateur des projets locaux » dans une fenêtre temporelle réduite. Mais, en ville moyenne plus encore qu'en métropole, les moyens techniques et financiers sont restreints et les marchés ont des capacités d'absorption elles-mêmes limitées, surtout si l'on souhaite anticiper des besoins nouveaux et non pas seulement répondre à des insuffisances de l'offre. La stratégie doit donc être de réaliser dans un premier temps ce qui est indispensable pour lancer une dynamique et répondre aux premiers besoins d'accueil, sans saturer l'espace potentiellement disponible, tout en préparant la réalisation de projets futurs, dans une temporalité ou au moins un ordre de priorités définis. On s'appuie pour cela sur une politique de suivi des mutations foncières et la constitution de réserves foncières associées au besoin à une exploitation temporaire pour ne pas en alourdir les coûts de portage, sur des dispositions d'urbanisme etc.

C. COMPRENDRE LE TERRITOIRE SOUS L'ANGLE DE LA GRANDE VITESSE : LES MONOGRAPHIES

Les monographies reposeront sur les acquis présentés plus haut concernant notamment la spécificité des villes moyennes, le croisement de plusieurs échelles territoriales et leurs interactions, l'impact de la localisation de la gare TGV sur les différentes problématiques, les « effets de la grande vitesse » que l'on peut raisonnablement attendre ou espérer susciter, les relations entre actions publiques et privées etc. Elles rassembleront les caractéristiques de chaque territoire correspondant aux problématiques et enjeux présentés dans les chapitres précédents, pour les interpréter en termes d'enjeux spécifiques au territoire. On recherchera également sur les points clefs, autant que possible, à illustrer le propos par le cas de villes en situation similaires (en particulier du point de vue de la localisation de la gare). D'où une présentation de type « observations → enjeux → recommandations » à chaque étape de travail, sans chercher à parvenir à une synthèse générale qui pourrait paraître trop conclusive.

La méthode suivie inclura un séjour sur le terrain. Elle comprendra le traitement de données documentaires – principalement les études existantes fournies par les acteurs locaux, assorties d'investigations complémentaires lorsque nécessaire –, des entretiens auprès d'acteurs locaux, et en tant que de besoin la recherche de territoires similaires dont l'expérience serait utile.

L'objectif des monographies est d'apporter un premier « regard » qui puisse contribuer à éclairer la réflexion et la discussion des acteurs, qui en approfondiront ensemble les apports. Elles caractériseront les enjeux et leur apporteront des réponses opérationnelles. Il serait prématuré de faire des propositions de projets ou d'entrer dans des détails peu pertinents à ce stade, mais on montrera concrètement :

- les contextes à prendre en compte et les évolutions en cours, au regard de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire et de la localisation de sa gare ;
- les enjeux qui en découlent, pour le territoire et pour la gare ;
- de quelles opportunités on peut se saisir pour répondre à ces enjeux, quelles contraintes il faudra maîtriser ;

- quelles orientations peuvent être envisagées pour des projets.

Les étudiants s'appuieront sur un ensemble d'études comparatives en France et en Europe pour repérer des cas dont l'expérience puisse être utile à illustrer les problématiques étudiées et les orientations proposées.

Ce travail sera conduit en relation étroite avec les services et agences des collectivités territoriales – EPCI et région – ainsi qu'avec SGPSO et en tant que de besoin les opérateurs par son intermédiaire, en s'appuyant au plus possible sur les informations et les études dont ils disposent et sur leur expertise du territoire.

Dans les paragraphes qui suivent, « la ville » ou « la ville et ses territoires » désignent la ville objet de la monographie, dans ses différentes dimensions territoriales si elles ne sont pas précisées (du pôle urbain au territoire d'influence).

Quel positionnement dans le contexte (inter)regional et subregional ?

En s'appuyant sur les structures géographiques, les grandes évolutions socio-démographiques et spatiales, le système de transports, les principaux grands projets et les mobilités de localisation (résidents, entreprises, équipements) et quotidiennes, les documents d'urbanisme (à l'échelle des SCoT), on repèrera et interrogera :

- L'organisation générale des territoires et les dynamiques de son évolution.
- Les enjeux posés par les systèmes de transport rapide dans ce contexte (GPSO, et SERM le cas échéant).
- La place de la ville dans le système urbain et dans les relations interurbaines et entre territoires. Ses propres « territoires » et ses dynamiques ou potentiels de polarisation et d'échappement.

Quels enjeux pour le développement du territoire urbain ?

À l'échelle de l'aire d'attraction de la ville et plus particulièrement du centre de l'agglomération à la gare TGV et ses environs, on repèrera et interrogera d'abord :

- L'organisation générale du territoire, de ses caractéristiques économiques et socio-démographiques et des infrastructures de transports (« fond de carte »).
- Les principales évolutions récentes et en cours pouvant être mises en relation à la fois avec des spécialisations fonctionnelles et économiques du territoire, les variables explicatives de la dynamique des villes et les problématiques d'accessibilité et de connectivité.
- Les évolutions et projets tels qu'ils ressortent des documents d'orientation intercommunaux et autant que possible des milieux économiques, notamment en termes de polarités et centralités (en particulier la centralité d'agglomération et ses besoins de consolidation), de mutabilité foncière, de cohérence ou de fragilité des relations entre développement urbain et systèmes de mobilité. On les regardera au double prisme du développement local et de la transition écologique.

En croisant les trois approches précédentes et en les approfondissant au besoin sur certains points, on précisera ensuite les enjeux d'offre urbaine et de connectivité relatifs à une plus grande cohérence et à un meilleur équilibre du développement territorial, dans une perspective de développement durable (équité sociale, lutte contre l'expansion urbaine et densification, décarbonation des mobilités, place de la nature...) et pour le développement économique (orientation de l'offre immobilière, facilitation des déplacements pour les entreprises et leurs salariés actuels ou potentiels...). On regardera ces enjeux au prisme des opportunités ouvertes par l'arrivée de la grande vitesse et en fonction de la localisation de la gare.

- On s'intéressera en particulier aux deux sens de la relation entre la gare et le territoire : du territoire à la gare TGV (pour en faciliter l'accès au plus grand nombre, pour nourrir le flux afin de justifier les arrêts et favoriser l'usage de la GVF pour étendre l'aire des entreprises), et de la gare TGV à l'aire d'attraction urbaine (pour structurer ses relations, notamment multimodales, avec le territoire de manière à maximiser ses apports à son développement).

On s'attachera enfin à identifier les potentiels de la gare en matière de « hub / place de gare » et de « quartier de gare ». Il s'agit d'esquisser sur le plan stratégique les types et niveaux de projets possibles, dans une logique de scénarios très ouverts. Les notions de hub et de quartier pourront être envisagées dans une unité ou une pluralité de sites.

Quelles orientations pour la « place de gare » et le « quartier de gare » ?

En intégrant les orientations d'urbanisme, les projets existants et l'expertise d'acteurs locaux connaissant bien les marchés et les entreprises, et en relation directe avec les « potentiels de projets » définis précédemment, on identifiera de manière générale :

- Les besoins de fonctionnement de l'aire de la gare et de son « quartier » pour une meilleure insertion de la gare dans son environnement, pour son accessibilité et sa qualité de service et pour une meilleure relation entre la gare et la ville (infrastructures de mobilité et de services, mais aussi agrément et image). Leurs implications pour l'orientation des sites et leur programmation future.
- Les disponibilités et mutabilités foncières en cours ou envisageables dans les aires et lieux définis par ces potentiels, mais aussi en d'autres lieux qui pourraient exercer une influence déterminante (en captant le marché par exemple), les contraintes et vocations de ces espaces relativement aux fonctions de mobilité et à des aménagements de développement économique ou urbain.
- Les utilités et potentiels de (re)localisation (entreprises, administrations, équipements, commerces et services...), en fonction des potentiels de marché à moyen terme, de l'équilibre des dynamiques locales et de la valorisation de mobilités décarbonées.

On pourra ainsi préciser les « potentiels de projets » en termes d'enjeux, de contraintes et opportunités et d'orientations stratégiques envisageables.

Gouvernance

Le repérage et l'interprétation du système d'acteurs local seront faits au fur et à mesure des différents thèmes, la question clef étant : quels acteurs pour telle thématique ? L'objectif est d'abord d'évaluer le système d'acteurs à solliciter pour répondre à tel ou tel enjeu. Dans la mesure

du possible nous situerons leurs intérêts et capacités propres, et leurs relations mutuelles, afin d'esquisser les enjeux de gouvernance. On repèrera en premier lieu les dispositifs existants ou ayant déjà été mis en œuvre dans un passé proche pour l'élaboration de documents d'urbanisme ou des projets urbains, économiques ou sociaux.

On raisonnera en termes de cercles concentriques :

- Les acteurs clefs : ceux qui ont à la fois l'attribution (de l'objet en cause), le pouvoir de décider et la capacité à agir de manière décisive ; ils sont aussi ceux sans qui rien n'est possible. On relie à eux les opérateurs qui leur sont directement subordonnés (services publics par exemple pour les collectivités territoriales...).
- Les partenaires actuels ou potentiels : des acteurs indépendants qui auront ou pourraient avoir à intervenir dans un projet, ou qui interviennent déjà (investisseurs, promoteurs, opérateurs indépendants de mobilité...).
- Les autres parties prenantes, habituellement passives... ou non (habitants, usagers des transports...).

RÉFÉRENCES

CHAIRE D'ÉCONOMIE URBAINE

Hors travaux sur la logistique urbaine.

ESSEC, 2024, *La ligne 19 : une infrastructure de transport structurante pour l'attractivité et l'aménagement du territoire du Val d'Oise*, recherche appliquée, Chaire d'économie urbaine de l'ESSEC avec le partenariat du Conseil départemental du Val d'Oise, rapport publ. ESSEC, 2024.

ESSEC, 2023, *Sobriété dans les politiques locales de mobilité*, recherche appliquée, Chaire d'économie urbaine de l'ESSEC en partenariat avec la Banque des territoires, Groupe CDC, rapport publ. Banque des territoires, décembre 2023.

ESSEC, 2012 a, *Places de gare*, intervention de conseil et de recherche appliquée auprès de la Mission Bouygues Construction Grand Paris, dans le cadre de l'élaboration de son concept « Place de la gare », dans le contexte de la mise en œuvre des travaux du Grand Paris Express. A donné lieu en 2020 à 2012 à divers travaux et auditions de la Chaire d'économie urbaine (gare et territoire, services nomades, services sédentaires, mutualisations – stationnement), et à la publication par Bouygues construction d'une synthèse sous la forme d'une revue « Place de la gare » en 2012 (voir Autres sources).

ESSEC 2012 b, *L'arrivée de la ligne à grande vitesse*, intervention de conseil et de recherche appliquée auprès de la présidence et des services du Conseil régional de Franche-Comté. A donné lieu de 2009 à 2012 à un ensemble d'accompagnements (cycle de « Rencontres » des acteurs locaux ; autres séminaires d'acteurs, groupe de travail interne au Conseil régional, Colloque de recherche organisé par le laboratoire Théma...), et de travaux dont les rapports ne sont pas publics (étude comparative sur les clusters économiques, stratégie de positionnement et notion de connectivité, élaboration d'indicateurs avec l'Université de Franche-Comté...).

ESSEC, 2019, Dynamique des villes et responsabilité territoriale des entreprises, ESSEC, Chaire d'économie urbaine, rapport pour le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) et l'Institut CDC pour la recherche, juin 2019.

AUTRES SOURCES (DOCUMENTS UTILISÉS POUR CETTE NOTE DE TRAVAIL)

ACTEP, 2014, Les pratiques des habitants ou l'importance des quartiers de gare au sien de l'ACTEP, Université Paris Ouest, ACTEP, rapport non publié, 2014

APUR, 2017, *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, 2014-2017*, publ. APUR, 2017. Nous utilisons également les monographies de quartiers de gare réalisées par l'APUR, ainsi que ses analyses croisées des gares par ligne.

APUR, 2021 a, *Mutations dans les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express en 2021*, APUR, Note n°196, mai 2021

APUR, 2021 b, *Quatre quartiers de gare du Grand Paris Express et leurs centralités*, études réalisées par des étudiants de l'Université Paris Dauphine PSL avec la Société du Grand Paris en 2019-2020, publ. APUR, 2021

ARNOULT, 2020, Migration résidentielle et croissance locale de l'emploi : une analyse des zones d'emploi de France métropolitaine, Emilie Arnoult, Revue économique, vol.71, N°1, janvier 2020

BAHN 2 VILLE, 2010, Concevoir la ville à partir des gares, Rapport final du Projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail, version 1, 23 février 2010, <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00459191/fr/>

BAUELLE, 2016, *La grande vitesse ferroviaire accélère-t-elle la croissance des villes ?*, Guy Baudelle, Place Publique, janvier-février 2016

BAZIN & al., 2010, Ligne à Grande Vitesse et marchés immobiliers résidentiels à Reims : entre attractivité, aménités et anticipations, Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Deleplace, Revue d'économie régionale et urbaine, n°2, 2010

BAZIN & al, 2013, *Grande vitesse ferroviaire et dynamiques locales : une revue de littérature*, Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace, Corinne Blanquart, Lidwine Vandenbossche, Géotransports, 2013, n°1-2

BECKERICH, 2020, *Facteurs de localisation des entreprises et usage du TGV autour des gares centrales et périphériques dans une ville intermédiaire, Le cas de Reims*, Christophe Beckerich, Sylvie Benoît, Marie Delaplace, Revue d'économie régionale et urbaine, n°1, 2020

BERIA & al, 2022, *Transport ferroviaire de passagers : la concurrence "sur le marché" s'installe en Europe*, Paolo Beria, Yves Crozet, Laurent Guihéry, Transports, Infrastructures & Mobilité, n°533, mai & juin 2022

BERION et DUFEAL, 2006, Structuration territoriale de la Franche-Comté, Essai d'identification et de hiérarchisation des bourgs, petites villes et pôles urbains, Pascal Bérion, Marina Dufeal, Université de Franche- Comté, rapport de recherche, programme Interreg III B, octobre 2006

BERION & al., 2007, L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial, Pascal Bérion, Guy Joignaux, Jean-François Langumier, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, 2007, n°4

BILLARD, 2018, *Observer l'impact des lignes à grande vitesse : acteurs et territoires du grand Ouest français*, Gérald Billard, Lionel Bertrand, Norois, 248, 2018

BOUYGUES, 2012, Place de la Gare, Gazette, Mars 2020. Brochure éditée par le Groupe Bouygues Construction en synthèse des travaux réalisés avec l'Atelier Castro-Denissof, l'ESSEC, l'association Coactis, l'entreprise Positiv Park et l'association Noé Conservation.

CAPO et CHANUT, 2015, *La gare moderne, vers un espace de production de service global*, Claire Capo, Odile Chanut, Economies et Société, série "Economie et Gestion des Services" (EGS), 2015, n° 16, 3/2015

CARROUET, 2013, *Du TGV Rhin-Rhône au « Territoire » Rhin-Rhône : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire*, Guillaume Carrouet, thèse doctorale, Université de Bourgogne, 2013

CERTU, 2012-2013, *Stratégies foncières aux abords des gares RER*, ensemble de « Fiches » n°1 à n°4 publiées en 2012 et 2013 (Acteurs et modalités d'intervention, Mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales, Les typologies de gares, Repérer et maîtriser le foncier stratégique autour des gares TER)

CHENG & al, 2015, *High-speed rail networks, economic integration and regional specialisation in China and Europe*, Yuk-shing Cheng, Becky P.Y. Loo, Roger Vickerman, Travel Behavior and Society, n°2, 2015

COUR DES COMPTES, 2021, Les gares ferroviaires de voyageurs, Rapport public thématique, Avril 2021
CROZET, 2022, Les métamorphoses du modèle économique de la grande vitesse ferroviaire, Yves Crozet, Bulletin de la Sabix, n°68, 2022, openedition.org

DELAPLACE, 2017, *Grande vitesse ferroviaire et développement local dans des contextes institutionnels différents : Pour une spatialisation des analyses de l'innovation de service*, Marie Delaplace, ISTE OpenScience, 2017

DELMER & al., 2015, *L'appropriation locale de la grande vitesse ferroviaire en Europe. Trajectoires croisées : Anvers, Lille, Metz-Nancy, Saragosse*, Sylvie Delmer, Valérie Facchinetti-Mannone, Philippe Menerault et Cyprien Richer, Revue d'histoire des chemins de fer, 46-47, 2015

DETAVERNIER, 2019, *Accès aux quais et segmentation de la gare*, Pauline Detavernier, Transports urbains, n°135, octobre 2019

DEYMIER, 2007, Analyse spatio-temporelle de la capitalisation immobilière des gains d'accessibilité : l'exemple du périphérique Nord de Lyon, Ghislaine Deymier, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, 2007, n°4

DUPUY, 1987, Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain, Gérard Dupuy, Annales de Géographie, Nov-Déc 1987, 96^{ème} année, N° 538

DUVAL, 2010, Un tabou nommé Gare : l'accès de la concurrence aux gares de voyageurs, Béatrice Duval, Transports Urbains, n°117, juin 2010

FACCINETTI-MANNONE, 2010 a, *Les effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône*, Valérie Faccinetti- Mannone, Colloque Théma, Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire, 2010

FACCINETTI-MANNONE, 2010 b, *La localisation des gares de la grande-vitesse en France : enjeux et logiques territoriales*, Valérie Faccinetti-Mannone, Colloque Théma, Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire, 2010

FRANCHE-COMTE, 2009, Identification des dynamiques régionales en cours et impacts de l'arrivée du TGV, Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon, Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard, Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort, Conseil Régional de Franche-Comté, 2009

FREMONT, 2019, Grande vitesse ferroviaire, concurrence et territoires, Antoine Frémont, L'Espace Géographique, 2019-4

GALLEZ et MASKIM, 2007, À quoi sert la planification urbaine ? Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève, Caroline Gallez, Hanja-Niriana Maksim, Flux, n°69, juillet- septembre 2007

HANIN & al., 2007, *Requalifier les quartiers de gare pour favoriser le report de mode*, Y. Hanin, V. Clette, A. Daems, T. Dawance, M. Grandjean et V. Rousseaux, Territoires Wallons, 1, septembre 2007

HEDDEBAUT et PALMER, 2014, *Multimodal city-hubs and their impact on local economy and land use*, Odile Heddebaut, Derek Palmer, Transport Research Arena, 2014, hal-01073030. Recherche réalisée dans le cadre du programme européen City Hubs portant sur 16 villes de 9 pays européens.

HENNION, 2012, La gare en action. Hautes turbulences et attentions basses, Antoine Hennion, Communications [EHESS], 2012, N°90

IAURIF, 2007, Quartiers de gare, verbatim d'une réunion du Club des aménageurs franciliens animé par l'IAURIF, novembre 2007, non publié

INSEE, 2014, Les quartiers de gare du Centre Essonne-Seine-Orge, attractifs et structurants, Ile-de-France à la page, n°419, INSEE, mars 2014

KELLER, 2009, La gare contemporaine, Rapport à Mr le Premier Ministre, Fabienne Keller, mars 2009 KIM et SULTANA, 2015, *The impacts of high-speed rail extensions on accessibility and spatial equity changes in South Korea from 2004 to 2018*, Hyojin Kim, Selima Sultana, Journal of Transport Geography, n°45, 2015

INSEE, 2014, *Les quartiers de gare du Centre Essonne-Seine-Orge : attractifs et structurants*, étude réalisée par l'Audeso et l'Insee, Insee, Ile-de-France à la page, n°419, mars 2014

LAUMIERE et WOLFF, 2013, *Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse : des perceptions territoriales différenciées*, Florence Laumière, Jean-Pierre Wolff, Annales de Géographie, n°689, 2013

LA FABRIQUE DE LA CITE, 2013, *Quels mécanismes de financement pour les gares urbaines ?*, étude PwC, publ. La Fabrique de la Cité, 2013

MARCHAL, 2022, *Territoires et dessertes par transport rapide. Autoroutes, aéroports et TGV engendrent- ils un développement automatique ? Et des inégalités inévitables entre les territoires ?*, Vincent Marchal, Les Analyses de Population & Avenir, 2022/2, n°39

MARIOLLE, 2009, *Faire rimer densité et accessibilité avec proximité spatiale Une approche concrète de l'accessibilité à partir des gares*, Béatrice Mariolle, Antoine Brès, Transports urbains, n°115, septembre 2009

MENERAULT et BARRE, 2001, *Gares et quartiers de gares : signes et marges - Lille, Rennes et expériences internationales*, Philippe Menerault, Alain Barré (Dir.), Actes du séminaire international du 22 mars 1999, IFSTTAR/INRETS, 2001, 978-2-85782-549-8. hal-03635909

MERAND, 2020, *Crossrail 1 et Grand Paris Express. Étude comparée de deux projets d'infrastructure dans la gouvernance métropolitaine*, Blaise Merand, Mémoire universitaire, ESSEC, 2020

NOISETTE et VALLERUGO, 2018, *Le marketing urbain, Tome 1 - Théories et méthodes*, Patrice Noisette, Franck Vallérugo, éditions de l'aube, 2018

ORTEGA & al, 2012, *Territorial cohesion impacts of high-speed rail at different planning levels*, Emilio Ortega, Elena López, Andrés Monzón, Journal of Transport Geography, n°24, 2012

PAN & al, 2020, *How do high-speed rail projects affect the agglomeration in cities and regions?*, Haozhi Pan, Cong Cong, Xiaoling Zhang, Yina Zhang, Transportation Research Part D, n°88, 2020

POL, 2003, *The Economic Impact of the High-Speed Train on Urban Regions*, Dr. Peter M.J. Pol, non publié, Erasmus University Rotterdam, 2003

POUYANNE, 2014, *Théorie économique de la ville discontinue*, Guillaume Pouyanne, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, 2014, n°4

RICHER & al., 2010, *L'observatoire des effets territoriaux des gares du TGV Rhin-Rhône*, Cyprien Richer, Pascal Bérion, Caroline Molherat, Colloque Théma, Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire, 2010

RICHER & al, 2024, *Pôles d'échange en villes moyennes : panorama de la dynamique des projets dans les gares centrales des agglomérations françaises*, Cyprien Richer, Gilles Bentayou, Sylvain Michelon, Géotransports, 2024, La régénération récente des gares et quartiers de gare. De nouveaux enjeux territoriaux, 22, pp.27-42, halshs-04690796

ROUDIER, 2019, *Quand la ville moyenne entre en gare : des projets entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales*, Emilie Roudier, thèse de doctorat, Université Paris-Est, 2019

SCHMITT, 2020, *Marchés immobiliers et pôles d'échange*, Guillaume Schmitt, Revue d'économie régionale et urbaine, n°1, 2020

STRANSKY, 2017, *Des quartiers de gare favorables aux modes actifs pour une mobilité régionale énergétiquement sobre. Point de vue d'acteur*, Vaclav Stransky, Flux n°107, mars 2017

TORRE, 2018, Développement territorial et relations de proximité, André Torre, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, 2018, n°5-6

UITP, 2023, *Mobility Hubs. Transition vers mobilité durable intégrée*, UITP, Policy Brief, avril 2023

URENA et ROMERO, 2010, *Les petites villes dans le système métropolitain madrilène. Le rôle du TGV*, José María Ureña, Vincente Romero, Colloque Théma, Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire, 2010

VICKERMAN, 2015, *High-speed rail and regional development: the case of intermediate stations*, Roger Vickerman, Journal of Transport Geography, N°42, 2015

WANG et DUAN, 2018, *High-speed rail network development and winner and loser cities in megaregions: The case study of Yangtze River Delta, China*, Lei Wang, Xuejun Duan, Cities, n°83, 2018

WEGENER et FUERST, 1999, *Land-Use Transport Interaction: State of the Art*, Michael Wegener, Franz Fuerst, Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, Deliverable 2a of the project TRANSLAND (European Commission), Nov 1999

YIN & al, 2015, *The effects of the high-speed railway on urban development: International experience and potential implications for China*, Ming Yin, Luca Bertolini, Jin Duan, Progress in Planning, n°98, 2015

ZEMBRI, 2009, *Grande vitesse ferroviaire et villes en Europe : enjeux et perspectives*, Pierre Zembri,

Supplément à TechniCités, FNAU, juin 2009, hal-03113785

[en italique, références omises lors de la diffusion de la note début janvier 2025]



DECISION DU PRESIDENT N° 2025 – 38 DU 25 MARS 2025

OBJET : DEMANDE DE SUBVENTION DANS LE CADRE DU CONTRAT NATURA 2000 CONCERNANT LE PROJET DE RESTAURATION D'UNE SAULAIE ET CONSERVATION D'HABITATS HUMIDES EN BORD DE GARONNE

Contexte

L'Agglomération d'Agen, après avoir signé en 2021 une charte Natura 2000 pour les parcelles qu'elle possède en bord de Garonne, sur la commune du Passage d'Agen, souhaite renouveler son engagement par le projet intitulé « la restauration d'une saulaie et la conservation d'habitats humides en bord de Garonne », après s'être déjà investie activement sur la période 2022-2025.

Ce projet fera l'objet d'une subvention au titre du FEADER dans le cadre du contrat Natura 2000, afin de soutenir la préservation et la gestion durable des milieux naturels de la Garonne et de renforcer la biodiversité locale.

Exposé des motifs

Un diagnostic écologique porté par le Syndicat Mixte d'Etudes et d'Aménagement de la Garonne (SMEAG), et réalisé en septembre 2020, a révélé la présence d'une saulaie-peupleraie arborescente, habitat d'intérêt communautaire prioritaire dans le plan de gestion du site (*le DOCOB – Document d'Objectifs*), ainsi que plusieurs habitats humides dont des héliophytes de type roselière. Ces habitats, menacés par la progression d'espèces exotiques envahissantes, renferment toute une biodiversité qui pourrait s'accroître et perdurer avec l'aide de quelques travaux de restauration et de maintien d'ouverture de ces milieux.

L'Agglomération d'Agen envisage donc plusieurs actions sur ce site :

- ✓ Lutter contre les essences invasives implantées dans la ripisylve, néfastes pour la saulaie à saule blanc, par écorçage puis par débitage et évacuation une fois les arbres morts ;
- ✓ Informer et sensibiliser les promeneurs sur les travaux de restauration écologique par des panneaux pédagogiques spécifiques ;
- ✓ Etablir un partenariat avec la Réserve Naturelle Nationale de la Frayère d'Alose, notamment pour le suivi des odonates tels que l'Agrion de Mercure, espèce inscrite à l'annexe II de la Directive Habitat, recensée sur le site. Il s'agira d'établir un état des lieux précis de la présence de ce cortège indicateur de bon état du milieu.
- ✓ Réaliser un inventaire faunistique concernant les espèces de chiroptères.

Ces actions s'inscrivent parfaitement dans les objectifs du DOCOB (*plan de gestion du site Natura 2000*) et dans la continuité des projets environnementaux en cours de mise en œuvre sur le secteur (*gestion des parcelles par éco-pâturage*) avec des objectifs convergents.

Le projet est localisé sur la commune du Passage d'Agen en Lot-et-Garonne sur des parcelles appartenant à l'Agglomération d'Agen, dont la surface avoisine les 5.60 Ha. Le coût des travaux est estimé à 8 995,00 € HT.

Le plan de financement des actions qui seront réalisées sur 3 années est le suivant :

Nature des dépenses	Montant prévisionnel des dépenses en € HT	Nature des ressources	Subventions attendues	Montant des aides € HT sollicitées	Reste à charge Agglomération d'Agen	Date prévisionnelle de réalisation
Intervention sur 130 arbres (80 reprises et 50 écorçages) (acer negundo & robinier Pseudo acacia), reprises d'une partie des écorçages de 2022, essentiellement sur robinier et écorçages sur acer negundo préalablement identifiés par le technicien.	2 340,00	FEADER	80% de dépenses éligibles	1 872,00	468,00	Automne 2025
INVENTAIRE FAUNISTIQUE Diversité et abondance relative des espèces de chiroptères	3 250,00	FEADER	80% de dépenses éligibles	2 600,00	650,00	Printemps été 2026
Implantation d'un panneau pédagogique	925,00	FEADER	80% de dépenses éligibles	740,00	185,00	2027
Suivi scientifique odonates	2 480,00	FEADER	80% de dépenses éligibles	1 984,00	496,00	2028
TOTAL GENERAL	8 995,00			7 196,00	1 799,00	

La subvention sollicitée auprès des services de la Région Nouvelle-Aquitaine, en charge du FEADER, s'élève à 7 196,00 € représentant 80% du coût total estimé des travaux.

Cadre juridique de la décision

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L.5211-10,

Vu le Code l'Environnement, notamment l'article L211-7,

Vu l'article 1.5 « *Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations* » du Chapitre I du Titre III des statuts de l'Agglomération d'Agen, applicables depuis le 1^{er} janvier 2022,

Vu l'article 2.2.3 « Valorisation de « Garonne » ainsi que des espaces et du patrimoine naturels » du Chapitre II du Titre III des statuts de l'Agglomération d'Agen, applicables depuis le 1^{er} janvier 2022,

Vu l'article 4.1 de la délibération n°DCA_006/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, donnant délégation permanente au Président, pour solliciter les subventions les plus élevées possibles auprès de l'ensemble des établissements publics et privés et valider les plans de financement associés,

Vu la charte Natura 2000 du site de la Garonne en Aquitaine n°FR7200700 sur la commune du Passage d'Agen

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ DE VALIDER le plan de financement rappelé ci-dessous pour la réalisation des actions nécessaires au projet de restauration d'une saulaie et de conservation des habitats humides en bord de Garonne :

Nature des dépenses	Montant réel € HT	Nature des ressources	Subventions attendues	Montant des aides € HT	Reste à charge Agglomération d'Agen	Date prévisionnelle de réalisation
Intervention sur 130 arbres (80Reprises et 50 écorçages) (acer negundo & robinier Pseudo acacia), reprises d'une partie des écorçages de 2022, essentiellement sur robinier et écorçages sur acer negundo préalablement Identifiés par le technicien.	2 340,00	FEADER	80% de dépenses éligibles	1 872,00	468,00	Automne 2025
INVENTAIRE FAUNISTIQUE Diversité et abondance relative des espèces de chiroptères	3 250,00	FEADER	80% de dépenses éligibles	2 600,00	650,00	Printemps été 2026

Implantation d'un panneau pédagogique	925,00	FEADER	80% de dépenses éligibles	740,00	185,00	2027
Suivi scientifique odonates	2 480,00	FEADER	80% de dépenses éligibles	1 984,00	496,00	2028
TOTAL GENERAL	8 995,00			7 196,00	1 799,00	

2°/ **DE SOLLICITER** une subvention de **7 196,00 € HT** auprès des services de la Région Nouvelle-Aquitaine, en charge du FEADER, pour la réalisation des actions nécessaires au projet de restauration d'une saulaie et de conservation d'habitats humides en bord de Garonne dans le cadre du contrat Natura 2000,

3°/ **DE DIRE** que les crédits correspondants sont prévus au budget primitif de l'exercice en cours et suivants.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte
Informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président

Jean DIONIS du SÉJOUR

REPUBLIQUE FRANCAISE



DECISION DU PRESIDENT N° 2025 – 39 DU 25 MARS 2025

OBJET : CONVENTION DE MANDAT ENTRE L'AGGLOMERATION D'AGEN ET LE SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET D'AMENAGEMENT DE LA GARONNE RELATIVE A LA DEMANDE D'AIDE FEADER DANS LE CADRE DU CONTRAT NATURA 2000

Contexte

L'Agglomération d'Agen, après avoir signé en 2021 une charte Natura 2000 pour les parcelles qu'elle possède en bord de Garonne, souhaite renouveler son engagement par le projet intitulé « la restauration d'une saulaie et la conservation d'habitats humides en bord de Garonne », après s'être déjà investie activement sur la période 2022-2025.

Ce projet, peut faire l'objet d'une demande d'aide FEADER dans la cadre de l'appel à projet « Contrat Natura 2000 2025 ».

Exposé des motifs

Sur la programmation 2023-2027, la Région Nouvelle Aquitaine est autorité de gestion régionale pour les mesures hors surfaciques dont elle a la responsabilité. Dans ce cadre, elle est chargée de la mise en œuvre du Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural (FEADER).

L'Agglomération d'Agen souhaite mandater le Syndicat Mixte d'Etudes et d'Aménagement de la Garonne (SMEAG) pour déposer un dossier de candidature, auprès de la Région Nouvelle-Aquitaine, dans la cadre de l'appel à projet « Contrat Natura 2000 2025 » afin d'obtenir un financement FEADER pour le financement du projet « la restauration d'une saulaie et la conservation d'habitats humides en bord de Garonne »,

Cadre juridique de la décision

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L.5211-10,

Vu l'article 1.5 « Gestion des Milieux Aquatique et prévention des inondations » du Chapitre 1 du Titre III des Statuts de l'Agglomération d'Agen, applicables depuis le 1er janvier 2022,

Vu l'article 2.2.3 « Valorisation de « Garonne » ainsi que des espaces et du patrimoine naturels » du Chapitre II du Titre III des statuts de l'Agglomération d'Agen, applicables depuis le 1^{er} janvier 2022,

Vu l'article 1.3 de la délibération n°DCA_006/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, donnant délégation permanente au Président, pour prendre toute décision concernant les conventions de groupement de commandes et les conventions de mandat.

Vu la décision n°2025-38 du Président de l'Agglomération d'Agen en date du 25 mars 2025 relative à une demande de subvention dans la cadre du contrat Natura 2000 concernant le projet de restauration d'une saulaie et la conservation d'habitats humides en bord de Garonne,

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président

DECIDE

1°/ DE VALIDER les termes de la convention de mandat entre l'Agglomération d'Agen et le Syndicat Mixte d'Etudes et d'Aménagement de la Garonne concernant la demande d'aide FEADER dans le cadre de l'appel à projet « Contrat Natura 2000 2025 »,

2°/ DE DIRE que ladite convention prend effet à compter du jour de sa signature et trouvera son terme à l'obtention du financement sollicité,

3°/ DE SIGNER ou d'autoriser son représentant à signer ladite convention avec Syndicat Mixte d'Etudes et d'Aménagement de la Garonne ainsi que tous les actes et documents y afférents,

4°/ DE DIRE que les recettes afférentes à l'exécution de cette convention seront prévues sur l'exercice en cours et suivants.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte
Informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président

Jean DIONIS du SÉJOUR

Dispositifs FEADER

Plan Stratégique Régional de la Nouvelle-Aquitaine

CONVENTION DE MANDAT

Article 1 - Identification des parties.

Je/Nous soussigné(s) :

« Agglomération d'Agen », représentée par Monsieur Philippe MAURIN en qualité de Membre du Bureau Délégué, ci-après dénommée « mandant n°1 »,

8 Rue André Chénier, 47000 Agen

N°SIRET : 200 096 956 00012

Donne mandat à :

« SMEAG », représenté par Monsieur FABRE en qualité de Président, ci-après dénommé « Mandataire »,

Au 61 rue Pierre Cazeneuve 31200 TOULOUSE

N°SIRET : 253 102 297 000 53

Article 2 - Objet du mandat.

Sur la programmation 2023-2027, la Région Nouvelle-Aquitaine est Autorité de gestion régionale pour les mesures hors surfaciques dont elle a la responsabilité. Dans ce cadre, elle est chargée de la mise en œuvre des fonds européens dont le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER).

Le présent mandat s'inscrit dans le cadre de la demande d'aide FEADER en cours d'élaboration, dans le cadre de l'appel à projets « Contrats Natura 2000 2025 ».

« SMEAG » demeurant à 61 rue Pierre Cazeneuve 31200 TOULOUSE est mandaté par les parties définies en point 1 pour être autorisé à :

Déposer le dossier de candidature de l'appel à projet Contrat Natura 2000 2025, dossier de demande d'aide sous la plateforme Mes démarches en Nouvelle-Aquitaine (MDNA).

Il est à noter qu'en cas d'attribution de l'aide FEADER sollicitée, le mandat ne peut pas porter sur la signature de la décision juridique (Convention d'attribution de l'aide) qui devra obligatoirement être signée par le porteur de projet lui-même.

Article 3 - Durée du mandat.

La convention reste en vigueur tant que le « mandataire » ne s'est pas acquitté de ses obligations envers le mandant, telles que définies à l'article 2.

La présente convention devient caduque si l'opération ne fait l'objet d'aucune décision attributive d'aide.

Article 4- Résiliation et responsabilités des parties

Les conditions d'amendement et de résiliation du mandat doivent être définies par les parties et introduites dans le mandat :

En cas de résiliation par l'une ou l'autre des parties du présent mandat, celle-ci devra être notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception à la Région Nouvelle-Aquitaine, Service Natura 2000, 27 boulevard de la Corderie, 87000 LIMOGES, et prendra effet huit jours après la date de réception de la résiliation. »

En cas de litige, le tribunal géographiquement compétent est celui du lieu où réside la personne contre laquelle l'action est menée.

Le mandataire s'engage par ailleurs à informer le service instructeur de toute évolution ou résiliation du présent mandat.

Pour valoir ce que de droit,

Fait à Toulouse le 28/02/2025

SOLACROUP Franck, DGS SMEAG

Fait à Agen, le

Pour l'Agglomération d'Agen
Monsieur Philippe MAURIN
Membre du Bureau Délégué
En charge de la GEMAPI

A faire précéder de la mention

« *Lu et approuvé, bon pour pouvoir* »

A faire précéder de la mention

« *Lu et approuvé, bon pour acceptation* »

PROJET

REPUBLIQUE FRANCAISE



DECISION DU PRESIDENT N° 2025 – 040 DU 28 MARS 2025

OBJET : ATTRIBUTION DE L'ACCORD-CADRE N°2025DEA03 « CONTROLES ET ESSAIS PERIODIQUES DES HYDRANTS DE L'AGGLOMERATION D'AGEN ».

Contexte

L'Agglomération d'Agen a lancé une consultation concernant la réalisation des contrôles et essais périodiques des hydrants de l'Agglomération d'Agen.

La procédure de passation utilisée est la **procédure adaptée ouverte**. Elle est soumise aux dispositions des articles L 2123-1 et R 2123-1 1° du Code de la Commande Publique.

Il s'agit d'un **accord-cadre mono-attributaire** avec maximum d'une durée de **3 ans** qui donnera lieu à l'émission de **bons de commande**.

Le seuil maximum pour la durée du contrat est fixé à 220 000 HT.

Aucune variante n'est autorisée. Il n'est pas prévu de prestation supplémentaire éventuelle.

Exposé des motifs

À la date limite de réception des offres fixée au 12/02/2025 à 12h00, **5 plis ont été réceptionnés** dans les délais.

- Le 28 mars 2025, la Commission Marchés à Procédure Adaptée, après analyse des plis, a proposé de retenir l'offre de la société **2PA – ZI des touches – 140 boulevard Léon Bollée – 53 000 LAVAL – N° SIRET : 532 941 804 000 41** pour un montant ayant servi à l'analyse des offres de **12 201.00 € HT** soit **14 641.20 € TTC**.

Cadre juridique de la décision

Vu les articles L. 2123-1 et R. 2123-1 1° du Code de la commande publique ;

Vu l'article 1.1 de la délibération du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, donnant délégation permanente au Président, pour prendre toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés de travaux, de fournitures et de services sans limite de montant y compris pour les marchés formalisés au-delà des seuils européens ;

Vu l'arrêté n°2022-AG-199 en date du 26 septembre 2022 donnant délégation de fonction à Madame Clémence BRANDOLIN-ROBERT, Représentant du pouvoir adjudicateur,

VU l'avis favorable de la commission MAPA en date du 28 mars 2025,

Considérant l'exposé ci-dessus, le Président,

DECIDE

1°/ D'ATTRIBUER ET DE SIGNER le marché n° 2025DEA03 relatif à la réalisation des « contrôles et essais périodiques des hydrants de l'Agglomération d'Agen » avec la société **2PA** – ZI des Touches – 140 boulevard Leon BOLLEE – 53 000 LAVAL – n° SIRET : 532 941 804 000 41 pour un montant maximum de commandes de **220 000 € HT** sur une période de 3 ans.

2°/ DE DIRE que les crédits correspondants sont prévus, pour l'année 2025 et suivantes.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte
Informe que la présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le/...../ 2025

Publication le/...../ 2025

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme
Pour le Président

Clémence BRANDOLIN-ROBERT