

Etudes de la SNCF,
Entreprise Ferroviaire

Etude sur l'opportunité d'une gare nouvelle entre Agen et Montauban



LGV • Bordeaux • Toulouse •
Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse

Septembre
2005

SNCF

SOMMAIRE

1.	<u>INTRODUCTION</u>	4
1.1.	<u>Le contexte et l'objectif de l'étude</u>	4
1.2.	<u>Les hypothèses de l'étude</u>	5
2.	<u>EVALUATION DE L'ACCESSIBILITÉ AUX GARES</u>	7
2.1.	<u>Le site à Auvillar est à plus de 30 minutes d'Agen et Montauban</u>	7
2.2.	<u>L'accessibilité de la région à l'offre ferroviaire est moindre avec une gare commune</u>	9
3.	<u>CHALANDISE DES GARES</u>	11
3.1.	<u>La zone de chalandise en projet d'une gare desservant Agen et Montauban</u>	11
3.2.	<u>La chalandise des gares de l'axe, vue d'ensemble</u>	12
4.	<u>CONCLUSION</u>	13

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 – Hypothèses de localisation de la gare d'Agen - Montauban en projet	5
Figure 2 – Temps d'accès VP en projet au site pour une gare nouvelle	7
Figure 3 – Population comparée des zones d'attraction des gares	9
Figure 4 – Temps d'accès VP en projet à l'offre TGV sur l'axe Bordeaux – Toulouse	10
Figure 5 – Principe de construction des zones de chalandise	11
Figure 6 – Zone de chalandise en projet de la gare nouvelle	11
Figure 7 – Zones de chalandise en projet des gares de l'axe Bordeaux – Toulouse	12

1. INTRODUCTION

1.1. Le contexte et l'objectif de l'étude

Le projet de Ligne Nouvelle à Grande Vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse à l'horizon 2016 est actuellement à l'étude. La future LGV empruntera un couloir plus rectiligne que la ligne actuelle. Plusieurs scénarios d'infrastructure sont envisagés : avec ou sans raccordements à Agen et à Montauban pour desservir les gares centres et sans ou avec gares nouvelles à proximité d'Agen et/ou Montauban ou bien encore entre Agen et Montauban...

Dans le contexte des études menées pour le débat public, la SNCF, en tant que transporteur Grandes Lignes, a réalisé des prévisions de trafic sur chacun des scénarios d'infrastructure envisagés passant par les gares centres. Une première étude¹ portant sur les scénarios sans gare nouvelle, montre que le gain de trafic le plus important est apporté par le scénario² pour lequel des raccordements à l'entrée et à la sortie d'Agen et de Montauban sont prévus. Deux autres études³ ont évalué l'intérêt pour le projet de gares nouvelles au sud de Montauban (scénario 4 bis) et au sud d'Agen (scénario 5 bis).

La présente analyse propose un éclairage complémentaire aux études déjà réalisées en vue du débat public, organisé en 2005 par la CNDP, sur saisine de RFF. Elle porte sur l'opportunité d'une gare nouvelle entre Agen et Montauban. Ce scénario permet d'éviter un arrêt à Agen et à Montauban ; il en résulte un gain de temps pour les relations Paris – Toulouse de l'ordre de 7 minutes⁴ (par rapport au scénario avec une gare nouvelle à Agen et à Montauban). Mais il rend, en contrepartie, l'accès au TGV plus difficile, pour toute une partie de la population de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées.

Cette étude met en évidence cette dégradation de l'accessibilité.

¹ Cf. « Etudes économiques de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Projet BT. Etudes du transporteur Grandes Lignes », (SNCF, VFE, Direction du Développement).

² scénario 3 bis

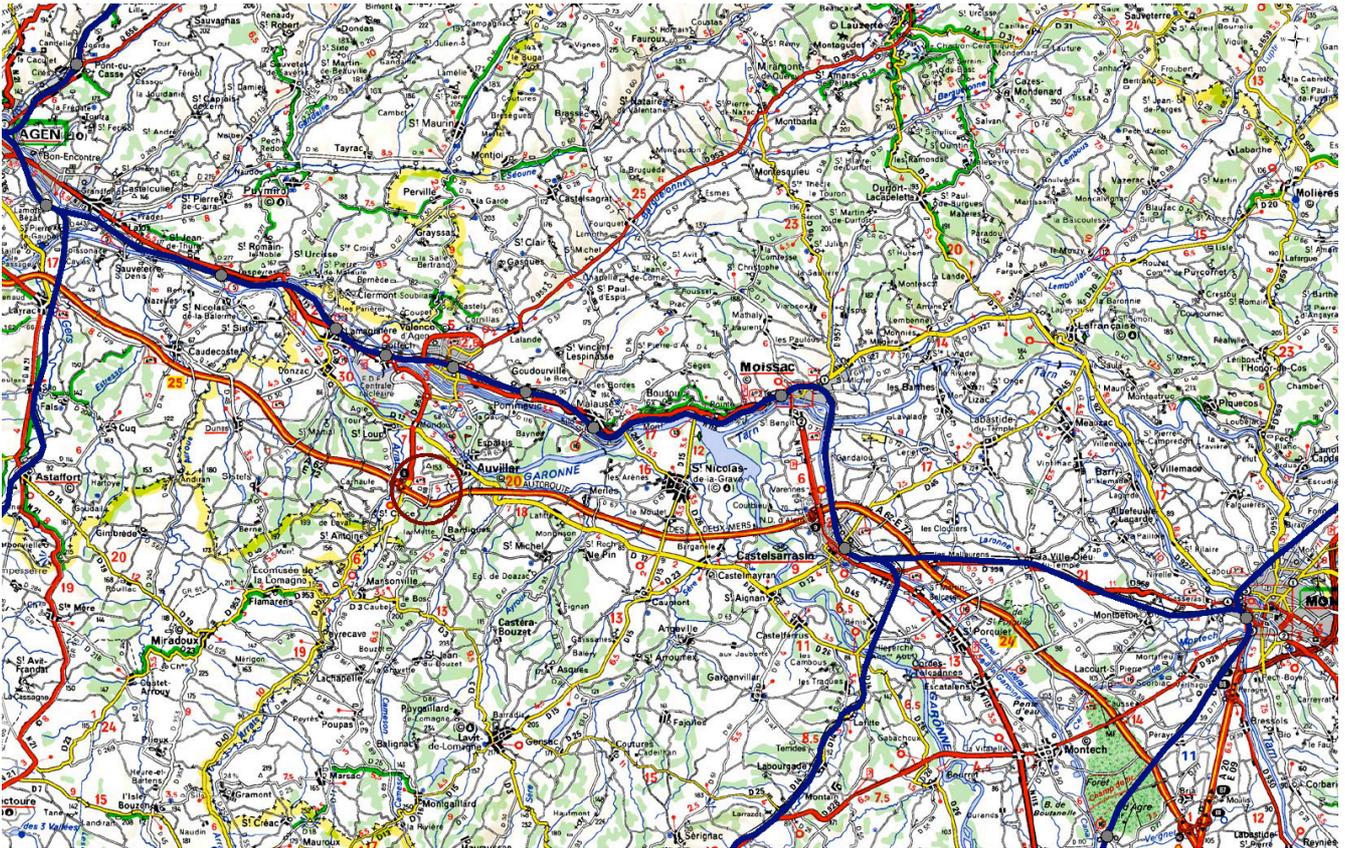
³ Cf. « Etude sur l'opportunité d'une gare nouvelle à Montauban » et « Etude sur l'opportunité d'une gare nouvelle à Agen » (SNCF, VFE, Direction du Développement).

⁴ pour les TGV desservant Agen Montauban et Toulouse

1.2. Les hypothèses de l'étude

Le site étudié pour une gare nouvelle entre Agen et Montauban est par hypothèse au sud de Valence d'Agen, à Auvillar. Il est à proximité de l'autoroute A62, au niveau de l'échangeur d'Auvillar, à l'intersection avec la D953.

Figure 1 – Hypothèses de localisation de la gare d' Agen - Montauban en projet



Source : Michelin

Le scénario étudié (scénario 6) prévoit une gare nouvelle entre Agen et Montauban pour desservir ces deux villes. On suppose que les TGV ne s'arrêtent plus dans les gares actuelles d'Agen et de Montauban. La desserte des centres villes d'Agen et Montauban est totalement supprimée au profit du seul arrêt en gare nouvelle. Pour évaluer l'intérêt de cette nouvelle gare, ce scénario est comparé au scénario équivalent avec une gare nouvelle à Agen et une gare nouvelle à Montauban (scénario 5)⁵.

Les hypothèses d'offre retenues avec les scénarios 5 et 6 pour les relations radiales sont homogènes à celles de l'étude de desserte et de trafic pour le scénario 3 bis⁶ (scénario sans gares nouvelles). Elles prévoient la création de fréquences sans arrêt de Paris à Toulouse et de fréquences avec arrêts à Bordeaux, Agen et Montauban. Aucune circulation ne dessert Agen sans desservir Montauban, et réciproquement.

⁵ Cf. « Etude sur l'opportunité d'une gare nouvelle à Agen » (SNCF, VFE, Direction du Développement).

⁶ Cf. « Etudes économiques de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Projet BTN. Etudes du transporteur Grandes Lignes », (SNCF, VFE, Direction du Développement).

2. EVALUATION DE L'ACCESSIBILITE AUX GARES

Les temps d'accès aux gares ont été utilisés comme indicateurs de l'étendue des zones de chalandise des gares. Ils ont été calculés en utilisant le réseau routier navigable existant.

Leur cartographie (sous forme de courbes isochrones centrées autour des gares) permet de préciser les périmètres et populations qui peuvent être intéressées par l'offre TGV.

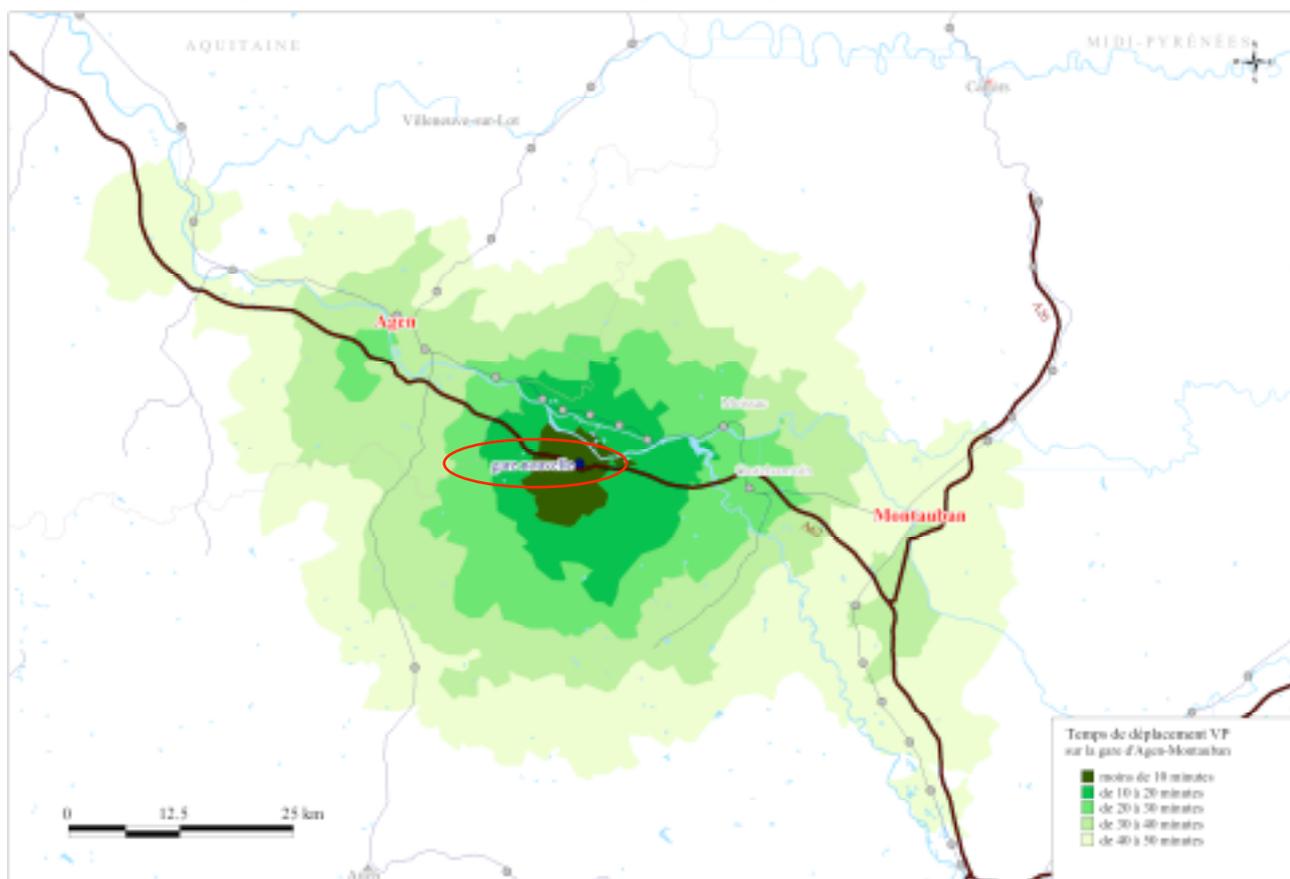
Les cartes qui suivent illustrent l'attraction des gares : les zones colorées en vert sont à moins de 40 minutes de la gare et en vert pâle, entre 40 et 50 minutes.

2.1. Le site à Auvillar est à plus de 30 minutes d'Agen et Montauban

Le site est localisé à proximité de l'échangeur de l'autoroute A62 qui dessert Agen et Aiguillon à l'ouest et Castelsarrasin et Montauban à l'est. L'existence ou non de sorties d'autoroute explique la discontinuité des isochrones autour des villes citées.

Par l'A62, Agen est à environ 30 minutes du site et Montauban à 40 minutes.

Figure 2 – Temps d'accès VP en projet au site pour une gare nouvelle



En moins de 40 minutes le site est accessible par 167 000 habitants et 67 000 emplois⁷ (voir zones représentées en vert foncé jusqu'au vert clair 30 – 40 min).

⁷ Source : INSEE, recensement 1999

2.2. L'accessibilité de la région à l'offre ferroviaire est moindre avec une gare commune

La population à moins de 20 et 40 minutes des gares est donnée par le tableau suivant :

Figure 3 – Population comparée des zones d'attraction des gares

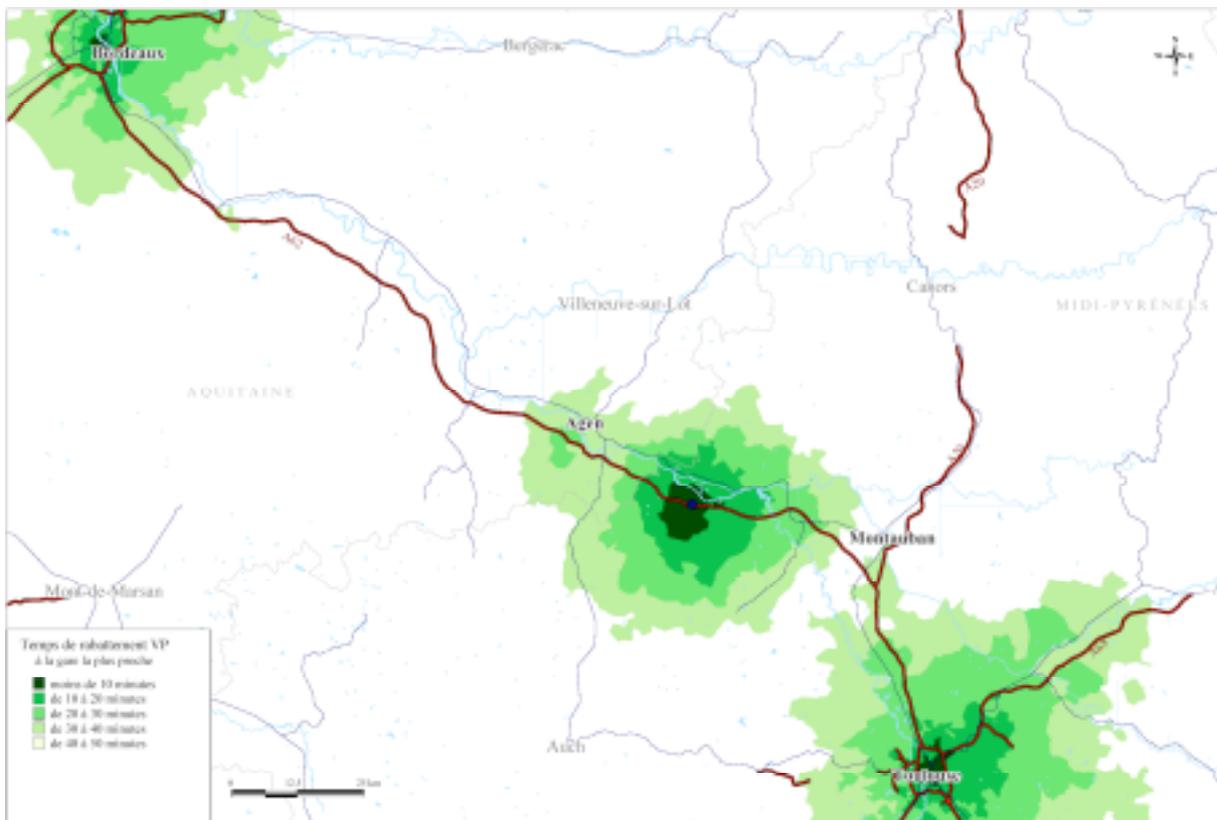
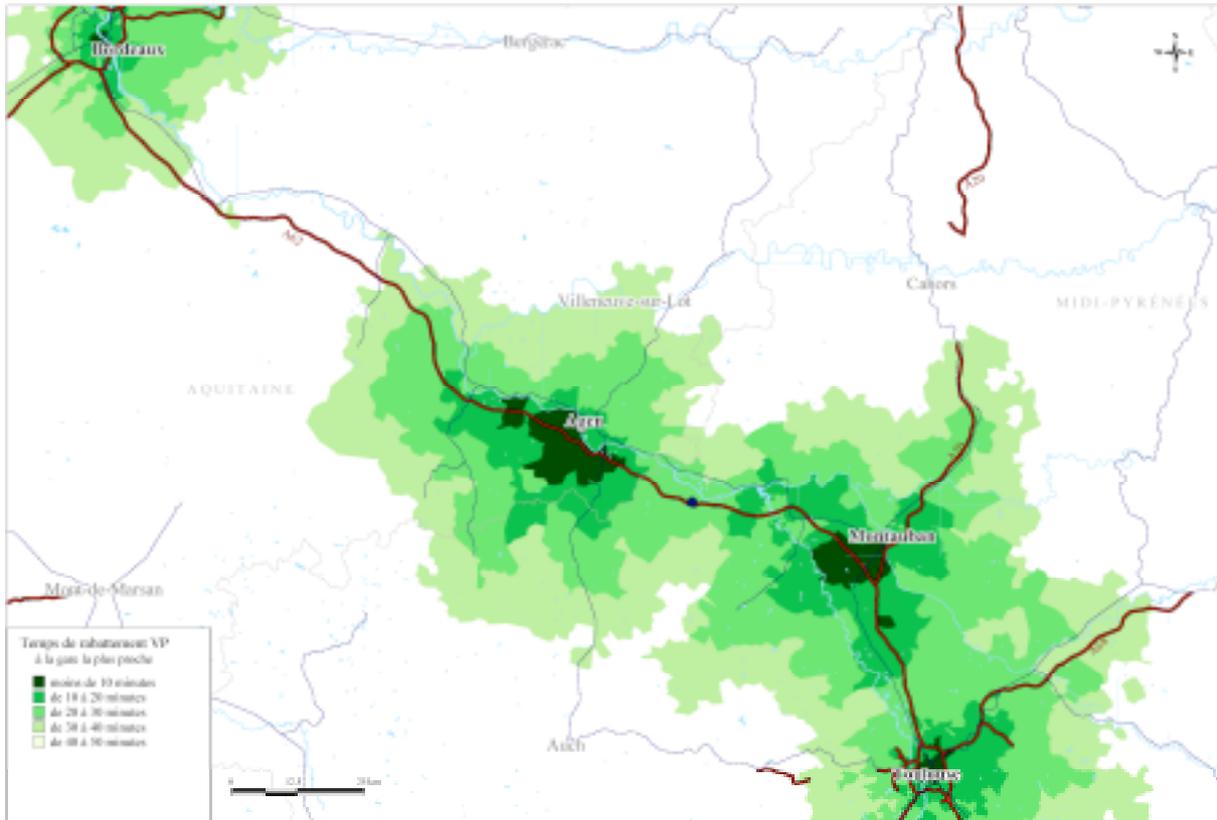
Population en situation de projet avec :		gares nouvelles à Agen et Montauban	gare nouvelle entre Agen et Montauban
à moins de 20 min	Bordeaux	310 000	310 000
	Agen	77 550	19 000
	Montauban	107 000	
	Toulouse	456 000	456 000
	total	950 000	785 000
à moins de 40 min	Bordeaux	904 000	904 000
	Agen	247 000	167 000
	Montauban	237 000	
	Toulouse	922 000	981 000
	total	2 307 000	2 050 000

Une gare unique pour Agen et Montauban réduit l'accessibilité de la population à l'offre ferroviaire.

- _ Presque 10 fois moins d'habitants desservis à l'intérieur d'un périmètre de 20 minutes :
Entre Agen et Montauban, 184 000 habitants accèdent à l'une ou l'autre des deux gares en moins de 20 minutes de la gare commune. En comparaison, seuls 19 000 habitants sont à moins de 20 minutes de l'offre TGV. Au total, la population à moins de 20 minutes de l'offre est de 950 000 pour le scénario deux gares contre 785 000 pour le scénario gare commune.
- _ Presque 3 fois moins d'habitants desservis à l'intérieur d'un périmètre de 40 minutes :
De même, à moins de 40 minutes de l'offre, la population est de 484 000 pour le scénario deux gares contre 167 000 pour le scénario avec une seule gare.

Les temps d'accès VP à l'offre TGV sont représentés sur les cartes de la page suivante.

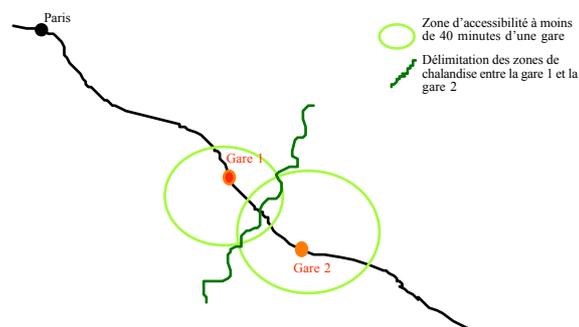
Figure 4 – Temps d'accès VP en projet à l'offre TGV sur l'axe Bordeaux – Toulouse



3. CHALANDISE DES GARES

La chalandise de la gare est constituée des zones à moins de 40 minutes du site et dont le temps généralisé de Paris à la destination finale, via le gare, est le plus court⁸.

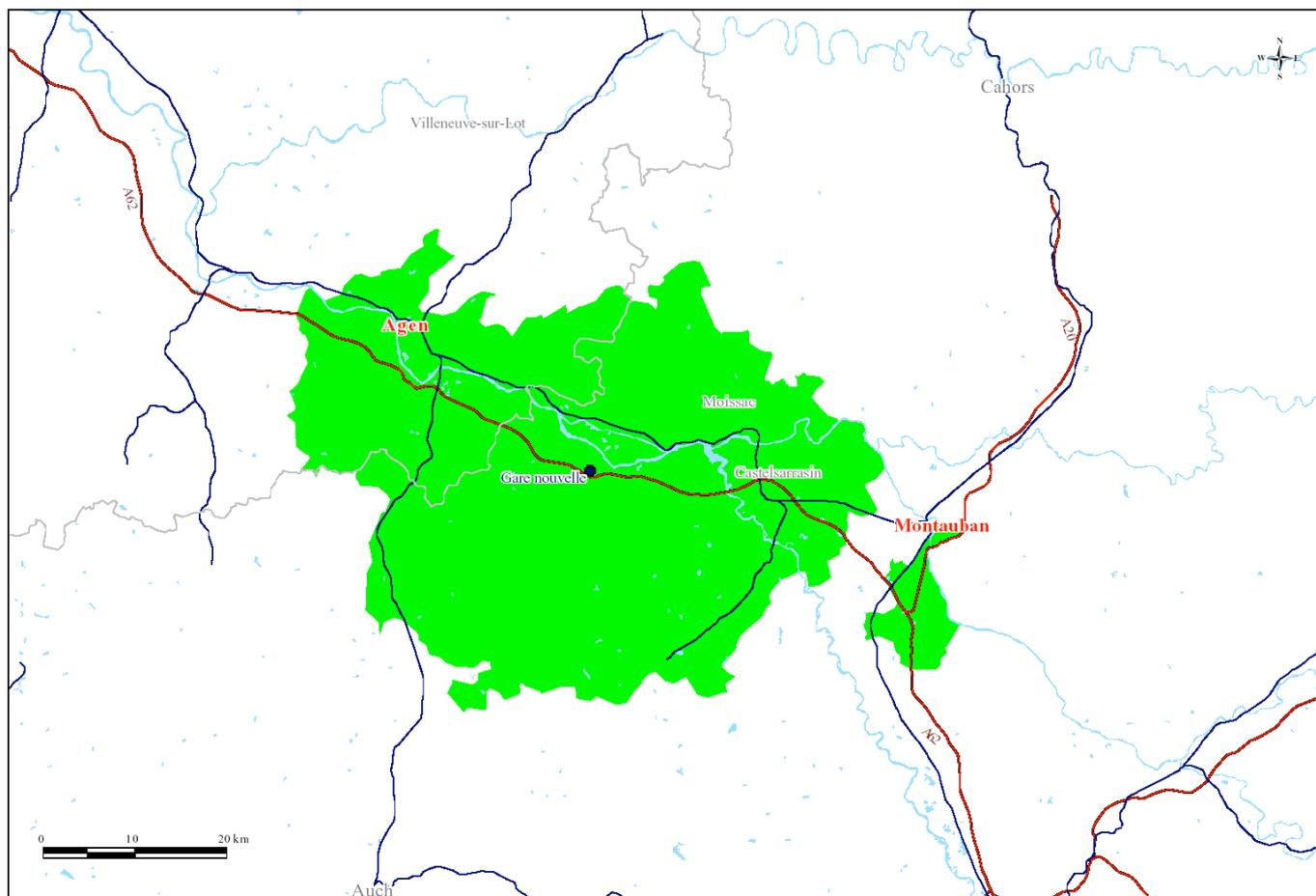
Figure 5 – Principe de construction des zones de chalandise



3.1. La zone de chalandise en projet d'une gare commune desservant Agen et Montauban

La chalandise théorique de la gare commune englobe toutes les zones à moins de 40 minutes du site. Autrement dit, il n'y a pas de recouvrement entre les isochrones à moins de 40 minutes de Bordeaux, Toulouse et celle de la gare commune.

Figure 6 – Zone de chalandise en projet de la gare nouvelle



⁸ La méthode de délimitation des zones de chalandise est détaillée dans les études d'opportunité de gare nouvelle précédentes.

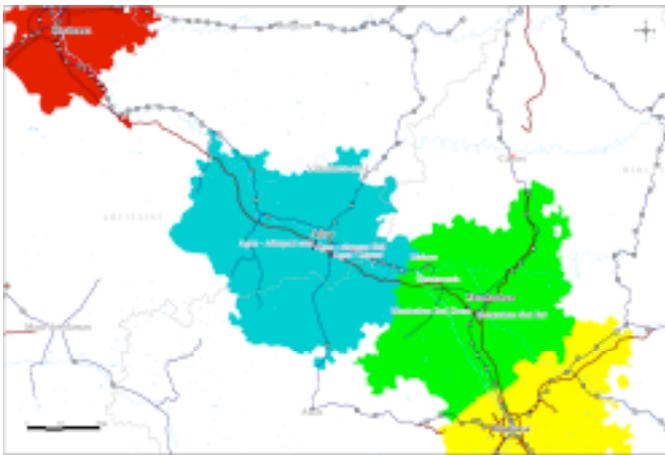
3.2. La chalandise des gares de l'axe, vue d'ensemble

Les deux cartes suivantes montrent les zones de chalandise des gares de Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse, selon scénario étudié.

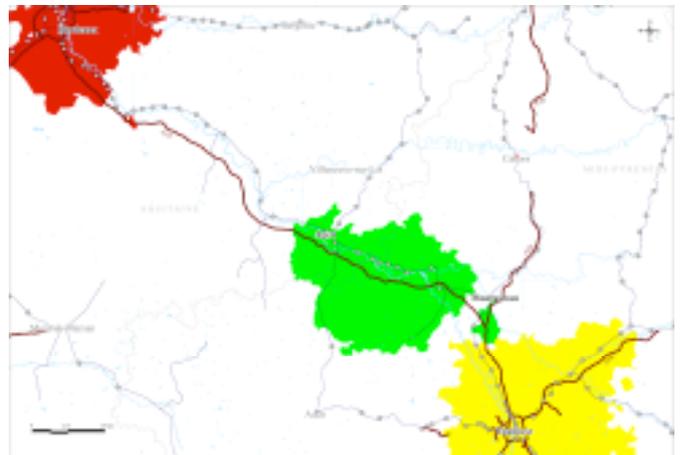
Il apparaît directement que la couverture du territoire est moindre dans l'hypothèse d'une gare nouvelle commune desservant Agen et Montauban.

Figure 7 – Zones de chalandise en projet des gares de l'axe Bordeaux – Toulouse

Projet 5 : gare nouvelle à Agen et Montauban



Projet 6 : gare nouvelle entre Agen et Montauban



4. CONCLUSION

En comparaison avec l'hypothèse où les agglomérations d'Agen et de Montauban sont chacune desservies par une gare nouvelle, une gare commune, située entre les deux villes, permettrait un gain de temps de trajet sur les relations Paris – Toulouse par rapport aux trains avec arrêt à Agen et à Montauban.

En revanche, les résultats de l'étude montrent que le choix d'une seule gare au lieu de deux conduirait à un recul très sensible de l'accessibilité au TGV pour une large part de la population du sud ouest. En effet, l'option d'une seule gare présente les graves inconvénients suivants :

- _ peu d'habitants sont à moins de 20 minutes du site ;
- _ le site est éloigné d'Agen et de Montauban ;
- _ la couverture du territoire compris entre Bordeaux et Toulouse est moindre (à l'exception des zones situées à proximité du site) ;
- _ la gare nouvelle ne peut être raccordée aux centre villes par des dessertes TER.

SNCF - Direction de la Stratégie
Délégation aux Projets TGV Ouest européens
Direction régionale de Bordeaux
54 bis, rue Amédée Saint-Germain
33077 Bordeaux
Internet : lgv.ouesturope@sncf.fr



Conception de la couverture: **Stratis** > 01 55255454