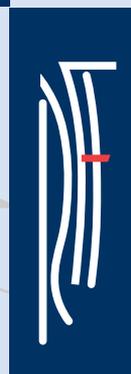


Etude des effets  
de la réalisation  
d'une LGV entre  
Bordeaux et Narbonne  
sur le développement  
des aires urbaines  
d'Agen et de  
Montauban  
et sur l'aménagement  
des territoires traversés



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

Avril 2005



RÉSEAU  
FERRÉ DE  
FRANCE

Etude réalisée par :



**setec organisation**

Tour Gamma D  
58, quai de la Rappée  
75583 Paris Cedex 12

# ETUDE DES EFFETS DE LA REALISATION D'UNE LGV ENTRE BORDEAUX ET NARBONNE SUR LE DEVELOPPEMENT DES AIRES URBAINES D'AGEN, MONTAUBAN ET CARCASSONNE SUR L'AMENAGEMENT DES TERRITOIRES TRAVERSES

SETEC Organisation

*Initiée dans le cadre des études relatives à l'amélioration des services ferroviaires, cette étude s'applique à l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Ces conclusions n'en demeurent pas moins transposables à la section Bordeaux-Toulouse, section sur laquelle porte le Débat Public.*

## 1. OBJECTIF GENERAL DE L'ETUDE

Le but de cette étude est d'analyser, à la suite d'un état des lieux socio-économique, la nature et l'ampleur des changements que peut apporter la grande vitesse dans les territoires desservis ou traversés et d'en déduire les grands traits en matière d'implantation ou de développement des gares notamment sur les agglomérations d'Agen et de Montauban.

## 2. ECHELLE D'ANALYSE

La pertinence de l'analyse des effets d'une ligne à grande vitesse réside sur une réflexion à deux échelles géographiques :

- ◆ Echelle interrégionale c'est-à-dire sur la globalité de l'axe<sup>1</sup>.
- ◆ Échelle locale en approfondissant l'étude sur Agen et Montauban, dont l'amélioration de la desserte aura une incidence majeure sur leur développement urbain.

---

<sup>1</sup> **Axe** : espace structuré par une infrastructure de transport reliant une ou plusieurs agglomérations

## A. ETUDE DE L'AXE (échelle interrégionale)

### 1. OBJECTIFS ET METHODOLOGIE

Les objectifs sont les suivants :

- définir une aire d'étude pertinente afin de mener une analyse rigoureuse des territoires<sup>2</sup> de l'axe.
- élaborer un diagnostic de l'aire d'étude,
- identifier les effets potentiels de la ligne sur l'aménagement et le développement de ces territoires.

La méthodologie mise en œuvre est la suivante :

- Elaboration d'hypothèses sur l'évolution des territoires
  - analyse cartographique et statistique de l'ensemble de l'aire d'étude (diagnostic)
  - analyse des documents prospectifs de l'aire d'étude à l'horizon 2020.

 **Hypothèses sur l'évolution des territoires dites « Hypothèses 1 »**

- Elaboration d'hypothèses sur les principaux effets d'une LGV
  - analyser l'influence d'une ligne ferroviaire

 **Hypothèses sur les principaux effets d'une LGV sur les territoires qu'elle traverse dites « Hypothèses 2 »**

- Typologie des territoires.
- Application sur l'axe.

### 2. ELABORATION DES HYPOTHESES

#### 2.1. « Hypothèses 1 »

Basée sur un diagnostic des données économétriques classiques et sur une étude des documents de planification en vigueur<sup>3</sup>, cette phase aboutit à la définition d'hypothèses sur l'évolution des territoires selon six thématiques :

##### 2.1.1. Le démographie

- *l'axe s'est construit naturellement de part et d'autre de la Garonne, de son canal latéral et du canal du Midi et a permis de relier les deux mers. Néanmoins, il a tendance à disparaître sous l'effet de la métropolisation autour des capitales régionales Bordeaux, Toulouse et Montpellier, particulièrement forte de 1990 à 1999 et qui devrait se poursuivre.*

<sup>2</sup> **Territoires** : espaces ayant des caractères communs, socio-économiques, démographiques, géomorphologiques et des pratiques de gouvernances communes.

<sup>3</sup> PLU, PDU, SCOT .....

- *la poursuite de la croissance démographique des agglomérations et surtout de Toulouse et Montpellier, due essentiellement aux soldes migratoires, à l'urbanisation et au vieillissement des populations continuera. L'écart entre pôles urbains dynamiques et zones rurales en déclin devrait s'accroître.*
- *les pressions foncières se situeront principalement en zones périurbaines, le long des principaux axes de communication (ex: Bordeaux-Langon, Montauban-Toulouse).*
- *la forte croissance démographique de Toulouse génère de l'activité sur l'ensemble de l'axe tout en la concentrant.*
- *le dynamisme de Montpellier aura une influence sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne.*
- *La décohabitation<sup>4</sup> et la croissance du logement individuel devraient se confirmer sur l'axe.*

### 2.1.2. Le développement économique

- *le dynamisme économique est très disparate le long de l'axe. Richesses, catégories socioprofessionnelles supérieures, entreprises et activités du tertiaire supérieur se concentrent sur les métropoles par opposition aux territoires interstitiels dominés par l'agriculture.*
- *la zone Bordeaux-Toulouse est globalement plus dynamique, plus riche, plus active que la zone Toulouse-Narbonne (faiblesse économique du Languedoc-Roussillon). Cette tendance pourrait se confirmer avec un déséquilibre croissant au profit de Toulouse.*
- *l'axe joue un rôle de drainage des ressources, en témoignent le jalonnement des plates-formes logistiques et l'important trafic de marchandises. Mais la métropolisation devrait se poursuivre.*
- *l'action publique<sup>5</sup> visera à développer les filières économiques à forte valeur ajoutée et soutenir l'attractivité des pôles de développement (exclusivement en milieu urbain) tout en encourageant les activités traditionnelles telles que l'artisanat, l'agriculture, les services et commerces de proximité pour assurer une cohésion du territoire.*
- *la volonté publique d'utiliser le rôle de transit des territoires (Europe du Nord/Péninsule Ibérique, couloir rhodanien/façade atlantique) pour fixer les richesses sur le territoire devrait se concrétiser par le développement et la rationalisation de pôles logistiques.*

### 2.1.3. Le tourisme

- *la dynamique touristique de l'axe est d'abord polarisée sur les deux littoraux situés à ses extrémités puis sur Carcassonne et les deux capitales régionales Bordeaux et Toulouse. Les tendances actuelles du tourisme (courts séjours, vert, urbain, culturel...) ne devraient pas remettre en cause cette hiérarchie.*
- *le tourisme est marqué par une forte saisonnalité qui pourrait s'émousser avec l'émergence d'une nouvelle clientèle (senior) et le développement des courts séjours.*
- *Si l'axe permet de desservir des zones offrant de l'hébergement touristique (hôtels, campings), il ne constitue pas en lui-même un itinéraire touristique. Les principales zones de résidences secondaires continueront à se situer dans des zones éloignées de l'axe.*

<sup>4</sup> Lorsque que les enfants d'un foyer quittent l'habitation familiale pour prendre leur propre logement.

<sup>5</sup> Si l'on tient compte des volontés exprimées par les régions dans leurs contrats de plan,

- *les actions régionales viseront à éclater l'activité touristique, très concentrée, vers les pôles secondaires, qui, par ailleurs, existent déjà et constituent un fort potentiel d'attractivité et de fréquentation.*
- *le développement du tourisme fluvial, tant du Canal du Midi que du Canal latéral de Garonne représentera une alternative au tourisme balnéaire et source d'un développement équilibré du territoire. Ces canaux sont situés en proximité directe de la ligne ferroviaire actuelle.*

#### **2.1.4. La formation et la recherche**

- *la concentration des universités, des écoles supérieures et des centres de R&D se réalise sur les capitales régionales, notamment sur Toulouse. Le déploiement éventuel de filières sur les villes moyennes (ex IUT Agen) reste à confirmer.*
- *en matière de R&D, il existe une double volonté d'assurer un meilleur transfert de technologies vers les entreprises (mises en place de plates-formes technologiques sur les villes moyennes ou importantes) et de s'appuyer sur les pôles technologiques locaux et les filières d'excellence.*

#### **2.1.5. Les déplacements**

- *la dimension « structuration interrégionale de l'axe » n'est pas intégrée dans les esprits des trois régions prioritairement préoccupées par des logiques Nord/Sud.*
- *le fort trafic de transit de marchandises se confirmera sur les axes actuels.*
- *l'étalement urbain et la périurbanisation autour des métropoles entraînent l'accroissement des migrations alternantes.*
- *le moyen de transport dominant restera la voiture particulière pour des raisons de commodité sauf dans le centre des villes.*
- *la volonté politique de résoudre les problèmes d'engorgement de trafic sur les axes nord/sud et autour des métropoles devrait permettre un trafic routier facilité et plus fluide autour des métropoles.*
- *la volonté de développer l'intermodalité devrait se traduire par la mise en place de services ferroviaires, notamment TER plus efficace, répondant davantage aux besoins des utilisateurs.*

#### **2.1.6. L'image et l'attractivité du territoire**

- *La volonté politique de faire des capitales régionales des portes d'entrée relayées par un maillage de villes moyennes et actives pourrait être un encouragement au marketing urbain, notamment dans les villes moyennes.*
- *Toulouse, Bordeaux et Carcassonne bénéficient d'une notoriété internationale. Montauban, Narbonne et, dans une moindre mesure Agen, devront en revanche veiller à affirmer davantage leur identité pour bénéficier des effets d'image.*
- *Toulouse est une ville particulièrement attractive auprès des cadres, des universitaires et des chercheurs.*
- *le Languedoc-Roussillon bénéficie de l'effet attractif dit d'héliotropisme; cet effet se poursuivra.*

## 2.2. Etude des effets généraux d'une ligne à grande vitesse : « hypothèses 2 »

Les études de la LGV PACA<sup>6</sup> ont mis en évidence une « nomenclature » sectorielle des effets d'aménagement et de développement des territoires, typologie confirmée par une analyse du retour d'expérience sur les LGV existantes.

Les effets peuvent être analysés de manière thématique : (cf. tableau page 8) ou selon leur nature :

- Effets directs ou effets indirects (conséquences secondaires des effets directs),
- Effets systématiques ou probables,
- ....

## 3. TYPOLOGIE DES TERRITOIRES

Afin de faciliter l'évaluation des effets potentiels d'une Ligne à grande vitesse sur les territoires et les villes qu'elle devrait desservir, une typologie des territoires a été dressée et permet de distinguer cinq types de territoires, définis ci-après :

- les métropoles (Bordeaux, Toulouse et Montpellier),
- les villes moyennes multipolarisées (Agen et Carcassonne),
- les villes moyennes sous influence d'une métropole (Montauban, Langon, Castelnaudary et Narbonne),
- les espaces ruraux en voie de périurbanisation (entre Bordeaux et Langon, Montauban et Toulouse ou entre Toulouse et Castelnaudary,)
- les espaces ruraux à dominante agricole.

## 4. ETUDE DES EFFETS DE LA LGV APPLIQUES AUX TERRITOIRES DE L'AXE

Élaborée sur la base des hypothèses « 1 » et « 2 » définies précédemment, cette partie concerne l'évaluation des effets potentiels de l'arrivée de la Grande Vitesse Ferroviaire (GVF) sur l'axe en terme de développement économique et d'aménagement du territoire.

### 4.1. Définition des effets possibles

#### 4.1.1 Effet sur l'intégration des territoires au niveau national et européen

La réduction des temps de parcours permet d'intégrer les territoires desservis dans l'espace national voire européen. Pour l'axe, l'amélioration des temps de parcours atténue le sentiment d'enclavement et d'éloignement des villes du Sud-Ouest par rapport aux « centres de décisions » que sont Paris ou Bruxelles. La compétitivité européenne de ces villes s'en trouve ainsi accrue.

#### 4.1.2 Effet sur l'image et la perception

La notoriété et l'image des villes présentes le long de l'axe seront renforcées. Les gares et la ligne LGV elle-même seront des éléments d'identification et de lisibilité de ces territoires.

<sup>6</sup> Etude « Evaluation des effets potentiels socio-économiques et en terme d'aménagement de la LGV PACA »

#### 4.1.3 Effet sur l'identité régionale

L'axe accentuera le sentiment d'appartenance à une unité géographique et culturelle pour devenir une « référence identitaire » pour les populations desservies, Il peut jouer sur les facteurs de mobilité des populations et des emplois, d'implantation d'activités économiques de hauts niveaux, mais plusieurs paramètres convergents sont nécessaires.

#### 4.1.4 Effet de polarisation

La grande vitesse peut favoriser l'intégration et le développement des territoires péri-urbains à condition qu'ils soient déjà dynamiques. En revanche les espaces à dominante agricole seront peu, voire pas affectés.

Les conditions à réunir portent sur :

- *Les mesures d'optimisation des effets de la LGV sur les territoires :*
  - l'emplacement adéquat des gares,
  - le rabattement sur les gares LGV
  - le raccordement au réseau TER (bonne fréquence, calage des horaires LGV/TER),
  - .....
- *Le développement des complémentarités entre villes moyennes et métropoles pour un meilleur maillage du territoire.*
  - l'équilibre entre Bordeaux et Toulouse.
  - ...

## 5. CONCLUSION

La nouvelle ligne à grande vitesse aura des effets sur les territoires de l'axe, mais ces effets seront hétérogènes, souvent conditionnels et qui pourront participer à l'évolution tendancielle d'un axe qui tend à s'effacer aux profits de Toulouse et Bordeaux.

La LGV permettra à ces deux agglomérations de se positionner dans le réseau des métropoles européennes.

Les autres territoires bénéficieront d'effets positifs si leur développement est assuré en complémentarité de celui des métropoles, l'outil « LGV » étant à adapter à chaque situation.

.

**Tableau de synthèse sur les hypothèses d'effets des LGV**

Effet	Constats	Enseignements
<p><b>Mobilité transport</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Catégories ayant la plus forte croissance de leur mobilité : <b>actifs des secteurs secondaire/tertiaire et de la catégorie ECA (Études, Conseils et Assistance)</b></li> <li>• <b>La fréquence des rames</b> est primordiale pour juger de l'accessibilité d'un site.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les rabattements peuvent également se faire par les transports en commun et les navettes...</li> </ul>
<p><b>Développement Economique et aménagement</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le TGV n'est pas à lui seul un levier de développement économique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'arrivée de la grande vitesse doit être accompagnée de mesures : zone d'activités, promotion, nouvelles dessertes, stratégie territoriale...</li> </ul>
<p><b>Image</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'image (notoriété et modernité) liée à l'arrivée d'une desserte TGV est importante.</li> <li>• La mise en relation plus rapide (fréquente) des territoires concernés peut induire la constitution d'un sentiment d'appartenance commun.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire partager ce bénéfice image offert par l'arrivée du TGV – afin d'éviter que le coup de projecteur se fasse au dépend des villes moins desservies.</li> <li>• Communiquer en amont de l'ouverture de la ligne sur les dessertes et les complémentarités de réseaux.</li> </ul>
<p><b>Environnement</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Grande vitesse apparaît plus respectueuse de l'environnement que l'automobile et l'avion : moins d'espace occupé, moins d'effets de serre, meilleur ratio consommation d'énergie/personne transportée...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en évidence le rôle de la GV dans la régulation des congestions liées aux pointes de circulation.</li> <li>• Faire sa promotion par la mise en évidence de son intérêt pour l'environnement.</li> </ul>
<p><b>Tourisme</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'évolution la plus marquante porte sur le Tourisme d'affaire et des congrès</li> <li>• TGV en grande vitesse développerait des voyages plus fréquents et plus courts.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adapter les installations touristiques à la nouvelle offre de déplacement : infrastructure hôtelière, service offert et produit proposé.</li> </ul>
<p><b>Aménagement du Territoire</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les Gare « betteraves » n'ont pas toujours eu le succès escompté.</li> <li>• Le TGV profite d'abord aux agglomérations directement desservies puis à leurs territoires sous réserve d'une politique d'accompagnement adaptée en matière d'aménagement et de développement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• « L'effet tunnel » est limitée si l'irrigation de l'arrière-pays est assurée par un réseau régional performant : fréquence, qualité, rapidité... À long terme un territoire non desservi par la grande vitesse ferroviaire peut être en situation de désavantage comparatif.</li> </ul>
<p><b>Remarques sur La méthode</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demande sociale en faveur d'études sur les infrastructures de transport.</li> <li>• Les évaluation purement quantitatives et à court terme sont insuffisantes pour évaluer les effets.</li> <li>• Enquêtes terrains ex post les plus à même de faire ressortir un vécu : elles restent néanmoins les moins nombreuses sur le sujet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer une pédagogie auprès des responsables politiques : partager avec eux en amont les réflexions sur les méthodologies utilisées.</li> <li>• Préparer les études ex post par des diagnostics amont et un suivi d'indicateurs exhaustif (cf. observatoire).</li> </ul>



## B. ETUDE DES AIRES URBAINES D'AGEN ET MONTAUBAN (échelle locale)

Après Bordeaux et Toulouse, Agen et Montauban sont les aires urbaines majeures qui pourraient être desservies par la future LGV. Une étude globale a été menée sur l'axe<sup>7</sup>.

### 1. Objectifs et méthodologie

#### 1.1 Objectifs

Sont étudiées ici les interactions entre la LGV et la dynamique territoriale des deux aires urbaines en termes de démographie, d'économie et d'organisation de leurs territoires. Ces interactions et leurs effets sont analysés pour les deux villes-centres et leurs communes périphériques. Pour une vision globale et synthétique des problématiques de chaque aire urbaine, différentes échelles d'analyse ont été retenues :

- **L'échelle urbaine** : focalisée sur le quartier de la gare, qui est un pôle structurant ;
- **L'échelle des « transports »** : qui irriguent les quartiers et surtout la gare ;
- **L'échelle de la gare actuelle** : il s'agit du bâtiment, et de ses éventuels dysfonctionnements.

#### 1.2 Méthodologie mise en œuvre

- ◆ Recueil et analyse des documents de planification urbaine : identification des potentialités de l'aire urbaine, des secteurs stratégiques de développement,
- ◆ Observation du fonctionnement actuel, des usages et conduite d'entretiens,
- ◆ Analyse des besoins exprimés par les différents acteurs : les atouts et les contraintes liés à la localisation et au fonctionnement de la gare actuelle,
- ◆ Hypothèse et évaluation de l'implantation d'une gare nouvelle pour accueillir la LGV ou de modernisation de la gare actuelle.

---

<sup>7</sup> Seules Agen et Montauban seront développées dans cette synthèse



---

## AIRE URBAINE D'AGEN

---

### 1 - ETAT DES LIEUX DE L'AIRE URBAINE D'AGEN

#### 1.1 Quelques chiffres

- 5ème rang des aires urbaines d'Aquitaine,
- 56 communes, 94 659 habitants<sup>8</sup> dont 73 % répartis dans 13 communes,
- Le solde migratoire positif atteste de l'attractivité de l'agglomération,
- L'accroissement de la population dans la zone d'influence d'Agen entraîne une consommation foncière en périphérie,
- La population active s'élève à 43 212 actifs. 62 % de cette population travaille en dehors de sa commune de résidence. Ceci induit de nombreuses migrations alternantes,
- Plusieurs grands pôles d'excellence (agroalimentaire, logistiques, pharmaceutique....).

#### 1.2 Contexte général

- ◆ L'orientation des infrastructures et de la ville en général est dictée par les zones inondables de la Garonne. La création de la gare en centre ville (point de convergence des réseaux de transports : routes, transports urbains, grandes lignes, TER...) a permis de structurer la morphologie d'Agen et d'en déplacer la centralité.
- ◆ La densité du trafic routier génère des congestions sur les points d'entrée de la ville. Les dessertes périphériques sont un enjeu majeur de l'évolution urbaine. Un tiers des flux concerne les déplacements domicile-travail/ étude.
- ◆ Inscrite dans un maillage régional, la gare d'Agen est la seconde d'Aquitaine (800 000 voyageurs /an dont la moitié par des TER). Malgré une forte fréquentation, la structure et le fonctionnement de la gare actuelle ne sont pas adaptés à l'arrivée de la grande vitesse sur Agen (signalétique, intermodalité, accueil, confort ....) .

### 2 - HYPOTHESES DE PROJETS URBAINS AUTOUR DE LA GARE TGV

- ◆ **Développement de la gare actuelle** : En cours de mutation, le quartier de la gare actuelle est le point névralgique de l'aire urbaine agenaise. A ce stade de l'étude, cette option présente l'avantage de renforcer l'attractivité du pôle-gare, d'en aménager le périmètre, d'assurer une interconnexion TER/TGV et d'offrir une accessibilité sans rupture au centre-ville.

---

<sup>8</sup> RGP – INSEE – 1999

- ◆ **Création d'une gare nouvelle à proximité de l'aéroport d'Agen** : Prévue par le Schéma Directeur de la Région Agenaise et rendant possible un rééquilibrage de l'agglomération, grâce à un développement urbain ambitieux des secteurs sud-est, elle est liée au devenir de l'aéroport et nécessiterait une connexion à la gare actuelle,
- ◆ **Création d'une gare commune à Agen et Montauban** : Basée sur une logique de desserte particulière, l'évaluation des effets d'une telle gare est aujourd'hui difficile.

---

## AIRE URBAINE DE MONTAUBAN

---

### 1. ETAT DES LIEUX DE L'AIRE URBAINE DE MONTAUBAN

#### 1.1 Quelques chiffres et données marquantes

- 4ème rang des aires urbaines de Midi-Pyrénées,
- 7 communes, 75 158 habitants<sup>9</sup> (Montauban 51 855),
- Un accroissement de la population depuis 30 ans, essentiellement en périphérie,
- La population active (33 986 actifs) présente un taux de chômage de 13%,
- Les emplois dans l'agglomération sont à dominante tertiaire. De solides pôles industriels et de haute technologie permettent toutefois une diversification de l'économie montalbanaise.

#### 1.2 Contexte général

Le site de Montauban est caractérisé par un relief marqué et par la présence de nombreux cours d'eau (zones inondables). L'installation des voies de communication y a donc toujours été relativement contrainte. La voie ferrée génère également un effet de coupure dans la ville-centre. La présence de zones inondables et les contraintes urbanistiques qui y sont liées sont une contrainte importante au développement urbain de Montauban. En périphérie, l'étalement de l'urbanisation est important. Celui-ci entraîne des migrations alternantes et des déplacements nombreux. La demande envers de nouvelles infrastructures de transport est d'autant plus forte.

- ◆ 2 axes ferroviaires desservent Montauban (Bordeaux-Nice et Toulouse-Paris via Limoges). La gare de Montauban occupe le deuxième rang régional en matière de fréquentation grâce à un volume important de déplacements domicile-travail effectués avec Toulouse. Ce dynamisme est appelé à se poursuivre, l'offre régionale devant être renforcée.
- ◆ Les projets de transport envisagés dans l'aire urbaine de Montauban sont nombreux (dont le rabattement des lignes de transport urbain sur la gare). Cette démarche semble favorable à une desserte par la future LGV. La question reste malgré tout ouverte compte tenu de la proximité de Toulouse.

### 2 - HYPOTHESES DE PROJETS URBAINS AUTOUR DE LA GARE TGV

- ◆ **Développement de la gare actuelle** : Hypothétique dans la mesure où les contraintes urbanistiques liées à son extension en zone inondable sont importantes, elle semble devoir s'orienter vers le trafic régional, ce qui n'hypothèque toutefois pas certaines possibilités de réhabilitation du site et de son quartier.

---

<sup>9</sup> RGP – INSEE – 1999

- ◆ **Création d'une gare nouvelle au sud de Montauban** : hypothèse intéressante, à proximité d'infrastructures (A 62), le foncier disponible permettant de phaser le développement de l'aire urbaine au fur et à mesure de l'expression des besoins des investisseurs et employeurs. Cette option orienterait fortement l'extension de l'urbanisation future de Montauban vers le sud.
- ◆ **Création d'une gare commune à Agen et Montauban** : Cette option ne semble pas optimale du point de vue du développement urbain et territorial.

---

## AIRE URBAINE DE CARCASSONNE

---

### 1. ETAT DES LIEUX DE L'AIRE URBAINE DE CARCASSONNE

#### 1.1 Quelques chiffres

- 61 communes, 82 577 habitants<sup>10</sup> dont 43 950 habitants dans la commune de Carcassonne. L'âge moyen de la population augmente et s'accroît par solde migratoire positif.
- La population active s'élève à 19 281 actifs. Le taux de chômage est important (14%).
- Le secteur tertiaire est prépondérant, mais l'agriculture reste une activité historique, marquant le territoire, grâce notamment aux nombreuses exploitations viticoles.
- Le tourisme est une des activités majeures pour la ville (Cité médiévale).

#### 1.2 Contexte général

- ◆ De nombreuses contraintes géographiques et environnementales expliquent la morphologie urbaine de Carcassonne. Elle s'organise entre une ville haute et une ville basse. Gare et voies ferrées viennent superposer une césure supplémentaire entre les différentes parties de la ville.
- ◆ Les principaux pôles générateurs de trafic et de déplacements sont concentrés Carcassonne même : lieux touristiques, ZAE, zones commerciales, équipements publics. Les axes principaux se sont adaptés à la topographie, et le franchissement de l'Aude est aujourd'hui résolu. Le réseau des dessertes routières secondaires voit son efficacité limitée en raison de la structure urbaine dense et d'un nombre de déplacements difficile à gérer. Il en est de même pour le réseau de transports collectifs.
- ◆ Le développement urbain est localisé au cœur de l'agglomération mais des zones urbanisables existent en périphérie.
- ◆ La gare est à proximité immédiate du centre-ville, mais elle est enclavée entre le canal du Midi et la voie ferrée. Elle est desservie par les grandes lignes et par les liaisons TER de Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

La gare accueille 4 425 voyageurs par semaine. Sa fréquentation semble pénalisée par l'organisation générale des lieux. Des adaptations seront nécessaires pour satisfaire aux exigences liées à l'arrivée d'une ligne à grande vitesse.

---

<sup>10</sup> RGP – INSEE – 1999

## 2. HYPOTHESES DE PROJETS URBAINS AUTOUR DE LA GARE TGV

- **Création d'une gare nouvelle** : plusieurs possibilités sont, à ce stade de l'étude envisageables. Outre la possibilité d'une gare nouvelle située à proximité de l'aéroport actuel de Carcassonne-Salvaza dont la pertinence est toutefois totalement conditionnée par le développement de ce dernier, il peut être envisagé un projet de gare nouvelle regroupant tous les services ferroviaires actuels et futurs qui présenteraient alors de nouvelles opportunités de développement pour l'agglomération de Carcassonne.
- **Développement de la gare actuelle** : présente au cœur de la ville son insertion dans la trame urbaine actuelle s'avère complexe.



Réseau Ferré de France  
Direction régionale  
Midi-Pyrénées  
2, esplanade Compans-Caffarelli  
Immeuble Toulouse 2000  
Bât. E - 4<sup>e</sup> étage  
31000 Toulouse  
Tél. : 05 34 44 15 60  
Fax : 05 34 44 10 66  
Internet : [www.rff.fr](http://www.rff.fr)



**RÉSEAU  
FERRÉ DE  
FRANCE**



Conception de la couverture : Stratis > 01 55 25 54 54  
Réalisation des études : Setec Organisation > Avril 2005