

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*

Etude à  
l'échelle  
des aires  
urbaines

Les projets  
urbains :  
Agen

Avril 2005



Etude réalisée par :



**setec organisation**

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

# SOMMAIRE

---

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>1</b>
<b>PREAMBULE</b> .....	<b>3</b>
<b>1. METHODOLOGIE D’EVALUATION DE DEUX HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L’AIRE URBAINE D’AGEN</b> .....	<b>5</b>
1.1 DEUX HYPOTHESES SYSTEMATIQUEMENT ETUDIEES .....	5
1.2 UNE GRILLE UNIQUE DE CINQ CRITERES D’EVALUATION DES DEUX HYPOTHESES .....	5
<b>2. EVALUATION DES DEUX HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L’AIRE URBAINE D’AGEN</b> .....	<b>7</b>
2.1 HYPOTHESE 1 : GARE NOUVELLE SUR LA LGV EN PLUS DE LA GARE ACTUELLE MAINTENUE.....	8
2.2 HYPOTHESE 2 : UNE SEULE GARE DANS LA GARE ACTUELLE .....	14
<b>SYNTHESE</b> .....	<b>19</b>
<b>ANNEXE : REPERAGE CARTOGRAPHIQUE DES HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L’AIRE URBAINE D’AGEN</b> .....	<b>21</b>



# PREAMBULE

---

## Éléments de synthèse de la première phase

L'aire urbaine d'Agen a une **situation d'interface**, à mi-chemin de la vallée garonnaise, à équidistance des deux grandes capitales régionales que sont Bordeaux et Toulouse. Les caractéristiques de cette vallée ont conditionné l'implantation des grandes infrastructures de transport et le développement d'Agen et de ses environs. En effet, pendant très longtemps, toutes les grandes infrastructures et quasiment tout le développement urbain étaient concentrés en rive droite et ont façonné la ville.

Après s'être étendue principalement le long de ses principales infrastructures routières (RN 113 et RN 121), l'aire urbaine d'Agen se développe aujourd'hui vers les communes périphériques les moins soumises aux contraintes naturelles fortes : Boé en rive droite et le Passage en rive gauche. On assiste également à un **basculement de l'urbanisation vers la rive gauche** qui réoriente l'équilibre de l'agglomération : en témoigne l'implantation de nouvelles activités et infrastructures de l'agglomération (la rocade Ouest, l'Agropole, l'échangeurs de l'autoroute A 62).

La gare SNCF d'Agen est un **élément à part entière du centre-ville d'Agen et donc du centre de l'agglomération** et de l'aire urbaine. Il joue en effet le rôle de **moteur commercial et économique** à l'échelle de l'aire urbaine et des aires urbaines voisines de moindre importance.

L'atmosphère d'animation urbaine qui règne au sortir de la gare évoque la proximité d'un centre-ville bien établi et évoluant régulièrement. Cependant, la qualité architecturale et l'effet d'ensemble architectural du quartier de la gare ne sont actuellement pas porteurs d'une image particulièrement positive par rapport au reste du centre-ville et notamment par rapport au boulevard de la République. De plus, la gare elle-même se caractérise par l'inconfort de certains espaces, lié à l'« obsolescence » du BV et des quais. Elle souffre également d'une accessibilité et d'un stationnement difficile (conflits d'usage,...), ainsi que de dispositifs d'informations dépassés.

Sa situation et les espaces qui l'entourent permettraient pourtant d'en assurer une transformation radicale, à la fois sur les plans fonctionnels, que d'image et de caractère, afin de mieux correspondre à l'élan de l'agglomération et à la desserte par la LGV.

## Objectifs de cette seconde phase

Réseau Ferré de France a souhaité que soient simulées systématiquement deux hypothèses de localisation de gares ferroviaires de voyageurs dans l'agglomération d'Agen, comme dans les autres villes chef-lieux concernées par la desserte ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest français:

- Un **système de deux gares de voyageurs** : la gare actuelle de l'agglomération et une nouvelle gare sur la LGV.
- Un **raccordement de la LGV à la ligne classique et à la gare actuelle**, sans créer de gare nouvelle sur le tracé de la LGV.

Dans ce but, une première définition des caractéristiques de sites possibles d'implantation a été menée, le contexte urbain et environnemental,

- le projet économique du territoire,
- les contraintes réglementaires et foncières,
- les besoins de l'agglomération en matière de transport et de déplacement.

Parmi les différentes possibilités étudiées, ont donc été retenus, dans le document présent, celles répondant de manière plus précise aux perspectives ou projets de développement futur édictés par les autorités locales de l'agglomération agenaise, ainsi qu'aux contraintes techniques liées au service ferroviaire actuel et futur et aux capacités d'évolution de la gare SNCF actuelle.

Toutefois, il est bien entendu que ces propositions présentées ci-après sont à considérer, avant tout, comme des « possibilités d'implantation », dont certaines peuvent être amenées à évoluer ou à disparaître au fur et à mesure de l'avancement de l'étude sur la LGV Bordeaux-Toulouse.

# 1. METHODOLOGIE D'EVALUATION DE DEUX HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L'AIRE URBAINE D'AGEN

---

## 1.1 DEUX HYPOTHESES SYSTEMATIQUEMENT ETUDIEES

Dans le cas présent d'Agen, comme dans celui de Montauban, la démarche d'étude consiste en la formulation et l'évaluation de deux hypothèses clairement différentes de desserte de l'agglomération par le service ferroviaire futur, dans le but de mettre en évidence les principaux arguments d'organisation urbaine attachés à chacune d'elles :

- A. Deux gares dans l'agglomération : une **gare nouvelle** sur la LGV en plus de la gare actuelle sur la ligne classique
- B. Une **gare unique** dans l'agglomération : la **gare actuelle** modernisée sur place

## 1.2 UNE GRILLE UNIQUE DE CINQ CRITERES D'EVALUATION DES DEUX HYPOTHESES

### A. Critère d'effet « Réseau ferroviaire »

En quoi l'hypothèse de localisation de "la gare desservie par les TGV" dans l'agglomération influence-t-elle l'organisation ferroviaire du réseau qui desservira l'agglomération et, par voie de conséquence, **quelle évaluation peut-on faire des incidences de l'hypothèse-gare sur le service ferroviaire de desserte de l'agglomération, notamment par la grande vitesse ?**

### B. Critère d'effets sur l'organisation actuelle et future de l'agglomération

En quoi l'hypothèse-gare influence-t-elle l'organisation de l'agglomération par rapport à la tendance d'évolution constatée dans l'agglomération et, par voie de conséquence, **quelle évaluation peut-on faire des effets de la desserte de l'agglomération par la grande vitesse ferroviaire sur la configuration future de l'agglomération ?**

### **C. Critère d'effets sur l'organisation future du quartier de la gare nouvelle**

Effets réciproques sur l'amélioration escomptée du service ferroviaire et sur la dynamisation de l'agglomération.

En quoi la localisation de la gare qui recevra les Trains à Grande Vitesse, influencera-t-elle son environnement immédiat et, par voie de conséquence, **quelle évaluation peut-on faire des effets de la nouvelle organisation de la desserte ferroviaire sur le Projet Urbain potentiel de l'agglomération ?**

### **D. Critère d'effets sur l'évolution de l'actuel " Quartier de la Gare"**

En quoi l'hypothèse-gare évaluée influencera-t-elle l'évolution de l'actuel quartier autour de ou devant, la gare et, par voie de conséquence, **quelle évaluation peut-on faire des mutations du quartier actuel de la gare selon cette hypothèse ?**

### **E. Critère relatif aux enjeux fonciers et capacités réelles de développement autour de la gare nouvelle**

En rapport avec l'enjeu que représenterait l'arrivée des Trains à Grande Vitesse (TGV) dans les différentes hypothèses et en fonction du parcellaire et du bâti existant aux alentours de la gare proprement dite (morphologie, usage, entretien, nature, caractère et aptitude apparente à la transformation), **quelle appréciation peut-on donner de l'influence de l'espace disponible et de la structure parcellaire sur les potentialités de développement autour de la gare pour que l'agglomération profite bien de l'atout de figurer dans le réseau de la grande vitesse ferroviaire ?**



## 2. EVALUATION DES DEUX HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L'AIRES URBAINE D'AGEN

---

Les deux hypothèses, qui sont évaluées ci-après, résultent des différents éléments recueillis au cours du diagnostic, ainsi que de l'examen des conditions actuelles d'organisation de l'agglomération dans sa topographie et dans le tendancier de développement constaté.

Ces hypothèses découlent également des suggestions ou évocations ou réactions qui ont été extraites de déclarations antérieures ou dégagées d'entretiens organisés dans le cadre de la présente étude.

Elles résultent :

- de la **position de l'emprise agglomérée dans son site**, notamment par rapport à la Garonne et au champ d'expansion des crues,
- de la **place et du rôle d'Agen** en rive droite de la Garonne,
- de la **place et du rôle de la gare** au sein du centre de l'agglomération :
  - pôle de rayonnement sur un territoire beaucoup plus vaste que l'agglomération et pôle de convergence des transports collectifs,
  - en limite du principal centre commercial et administratif de l'agglomération et au cœur de l'histoire de la ville et du territoire agenais,
  - gare en liaison avec les principaux réseaux viaires, intégrée dans un site en pied de coteau,
- des **caractéristiques de la structure urbaine condensée sur Agen** et se développant de manière maîtrisée vers l'Est et le Sud de l'agglomération.

Mais elles résultent aussi :

- des tracés ferroviaires orientés selon deux axes : Nord Ouest/Sud Est (s'inscrivant parmi les principales infrastructures de la vallée garonnaise), et Nord/Sud (liaisons régionales principalement),
- des emprises ferroviaires au voisinage immédiat du Bâtiment Voyageur de la gare actuelle et des disponibilités foncières apparentes du quartier,
- de la capacité de ce quartier à évoluer par restructuration, renouvellement, densification, notamment par l'intensité des espaces publics,
- des éléments de diagnostic faisant état des problématiques et des projets de la gare actuelle.

## 2.1 HYPOTHESE 1 : GARE NOUVELLE SUR LA LGV EN PLUS DE LA GARE ACTUELLE MAINTENUE

### 2.1.1 Description de chacun des deux types de localisation évalués et arguments

#### Localisation n°1 : gare nouvelle à proximité de l'aéroport d'Agen

La localisation d'une gare nouvelle à proximité de l'aéroport correspond au **parti d'aménagement défini au Schéma Directeur de la Région Agenaise** (juillet 1998). Le site prévu s'inscrit dans un espace rectangulaire défini par l'aéroport d'Agen-La Garenne, l'autoroute A 62 et la RD 931, en limite des communes d'Estillac et du Passage, au lieu-dit "Saylat".

Une telle implantation rentre non seulement en résonance avec les infrastructures et équipements présents à proximité (aéroport, ZI, voiries principales de la rive gauche, etc...), mais elle est aussi située en rive gauche, au **cœur géographique des développements urbains des quarante dernières années** et elle correspond aux arguments qui peuvent appuyer une hypothèse de gare nouvelle. Elle prend en compte également les caractéristiques du site créé, qui ménage aujourd'hui encore des capacités de développement, malgré le développement de l'Agropôle sur une partie du territoire qui était réservé (au schéma Directeur de l'agglomération) au développement d'une gare en rive gauche.

Ce site potentiel pour une future gare est assez directement accessible depuis l'autoroute A 62 (au sud), ainsi que depuis les principales artères viaires irriguant l'agglomération : la RD 656 (à l'Ouest), la RN21 (à l'Est) menant au centre-ville d'Agen (à 10 min) et la future rocade Ouest. Il est en contact avec le "cœur urbain" actuel de l'agglomération et est facilement accessible depuis les zones périphériques. Il s'inscrit dans un **quadrant agenais en pleine mutation** (création d'un centre-ville au Passage, développement de zones économiques, poids démographique de la rive gauche en augmentation).

A noter :

- le site pouvant recevoir la gare est hors de toutes contraintes de submersibilité,
- selon qu'Agen conserve son aérodrome (qui ne fonctionne plus depuis une année) ou le supprime, tout serait différent. Deux différences seraient essentielles si l'aéroport était supprimé:
  - la suppression du bâtiment de l'aérogare permettrait de rendre la gare directement accessible de manière très lisible depuis les grandes voiries de la rive gauche qui convergent vers le centre-ville commercial et administratif d'Agen en rive droite,
  - la disponibilité d'un espace très important consécutif à la suppression de la fonction aérienne. Un tel espace permettrait de réaliser au 21<sup>ème</sup> siècle en rive gauche le complément de centre-ville de l'agglomération que le 20<sup>ème</sup> siècle avait renforcé en rive droite en s'appuyant sur la gare.

Mais on peut toutefois remarquer que la localisation d'une gare nouvelle à proximité de l'actuel aéroport ne se justifie pleinement qu'à condition que ce dernier soit l'objet d'une reprise du trafic et d'un développement significatif de son activité..

### **Localisation n°2 : entre Agen et Montauban**

Il s'agit plutôt d'un **principe de situation que d'une description précise de la localisation d'une gare nouvelle, qui serait alors unique** pour les populations et les activités des deux agglomérations d'Agen et Montauban.

La situation de cette gare nouvelle commune à Agen et de à Montauban serait probablement en **Lot et Garonne**, desservie depuis l'autoroute A 62 grâce à un échangeur spécifique à créer. Il s'agirait d'un territoire en dehors de toute contrainte de risques naturels et dont la localisation, à mi-chemin entre les deux agglomérations intéresserait directement les bassins de vie et d'emplois de ces deux villes.

## **2.1.2 Evaluation des différents effets d'une gare nouvelle TGV localisée en n°1 : le territoire de l'aéroport d'Agen**

### **A. Effet « Réseau ferroviaire »**

L'implantation de la gare TGV en gare nouvelle permettrait à Agen de disposer d'une **gare située directement sur la LGV**. C'est un facteur important par rapport à l'autre solution qui consiste à raccorder la LGV à la ligne classique pour desservir l'agglomération d'Agen (hypothèse 2 ci-après,) sachant qu'en termes d'exploitation ferroviaire, les rames empruntant le raccordement à la ligne classique au nord à l'ouest d'Agen en venant de Bordeaux resteront peut-être sur la ligne classique jusqu'après Montauban vers Toulouse..

Cette localisation met la gare en déconnexion de l'axe Nord (Villeneuve-sur-Lot, Périgueux, Limoges...), ainsi que l'axe Sud (Layrac, Auch) mais ceci de façon moindre. Autrement dit, le **réseau ferroviaire TER peut difficilement rencontrer la LGV en gare nouvelle**.

Le **pôle urbain** central de l'agglomération d'Agen s'intercalera ainsi entre les deux gares, la gare actuelle en rive droite et la gare nouvelle en rive gauche :

- la gare actuelle dédiée aux trafics TER et aux grandes lignes qui n'utiliseront pas la LGV sera une **gare très urbaine** qui donnera accès directement au centre-ville très commercial et animé d'Agen sans besoin de rupture de charge supplémentaire,
- la gare nouvelle sur la LGV, sera ainsi située au **cœur d'une rive gauche** dont la trame urbaine porte aujourd'hui encore la trace d'une succession d'opérations distinctes qui n'ont pas encore réussi à développer l'animation et l'identité agenaise de ce côté du fleuve

## B. Effets sur l'organisation actuelle et future de l'agglomération

La gare nouvelle s'inscrira à la jonction des grandes infrastructures de l'agglomération. La création du prolongement de la RN21 (rocade Ouest) s'articulant avec l'autoroute A 62 **positionne la gare nouvelle au milieu des grands flux interrégionaux et locaux** (RN 21, RD 656, axes menant directement au centre-ville d'Agen). Plusieurs échangeurs encadreront le site de la gare. La gare affirmera **l'accessibilité "tous modes" du secteur**. Ce peut être un argument utile et nécessaire pour expliquer que la gare nouvelle soit aussi accessible que la gare existante depuis les bourgs et villes du pays agenais jusqu'à Villeneuve.

La gare nouvelle s'articulera avec les zones de développement économique actuelles et en devenir : l'Agropole, l'UPSA et la Zone Industrielle La Plaine-Gaussens-Le Treil.

Elle contribuera au **rééquilibrage de l'agglomération** en termes économiques et en termes de pôles générateurs de flux, en accentuant le **basculement du développement** de l'aire urbaine sur la **rive gauche de la Garonne**.

L'arrivée de la LGV, connectée aux portes du centre-ville de la commune du "Passage", accompagnera et contribuera à la **polycentralité de l'agglomération**, plus seulement limitée à Agen. Elle participera au **développement des secteurs Est et Sud** de l'agglomération, lieux de développement urbain et économique d'aujourd'hui et de demain. Elle contribuera également à la formalisation et à la structuration des nouveaux quartiers.

Cependant, la modernisation et l'urbanisation de la rive gauche, pourraient entraîner un risque de **perte de vitesse du nord** du centre-ville. L'orientation strictement locale des flux transitant par la gare "actuelle" d'Agen pourrait, en parallèle de la création de nouvelles centralités en périphérie<sup>1</sup>, accentuer une **baisse d'activité** du centre commercial-centre ville d'Agen. Pour l'éviter, il serait utile d'engager un véritable projet de requalification urbaine du secteur du Canal et de la gare, au plus tard simultanément avec la réalisation de la gare nouvelle. Cela pose la question fondamentale du **rythme potentiel du développement d'Agen** au cours des 30 à 50 prochaines années.

Il reste que l'implantation de la gare en connexion avec l'aéroport d'Agen-La-Garenne si celui-ci pouvait être réouvert, poserait la question de **l'effet multiplicateur de l'intermodalité air/fer**, sous réserve que les trafics et les besoins le justifient. Il semble que les grands aéroports du Nord-Ouest métropolitain de l'Europe misent sur cette complémentarité, mais les conditions agenaises semblent toutefois très différentes comme cela est développé ci-dessus.

L'hypothèse d'un développement de l'aéroport, en synergie avec les plates-formes plus grandes de Bordeaux ou surtout de Toulouse par le TGV, serait en effet un élément stratégique capital. Mais l'arrivée de la LGV à Agen ne peut, à elle seule, engendrer une augmentation du trafic de l'aéroport. Il faudrait également que la LGV

---

<sup>1</sup> A laquelle il faut ajouter le rôle joué actuellement par la gare dans le centre-ville (locomotive commerciale avec les loueurs de véhicules par exemple...).

desserve l'aéroport de Toulouse et/ou l'aéroport de Bordeaux, ce qui n'est pas envisagé actuellement.

En l'état actuel et si Agen en reste au rythme de développement actuel de ses besoins de transport ferroviaire, il y aura peu de trains dans la gare nouvelle et moins de trains qu'aujourd'hui dans la gare classique.

### **C. Effets sur l'organisation future du quartier de la gare nouvelle**

L'implantation de la gare nouvelle en rive gauche pourrait permettre de **rééquilibrer la rive gauche par rapport à la rive droite de la Garonne**, si les rythmes de développement s'accéléraient et si désormais il était décidé que la plupart des futurs développements majeurs de l'agglomération seraient implantés en rive gauche près de la nouvelle gare (ce qui serait contraire à ce qui s'est fait ces dernières années !). Il serait cependant nécessaire d'installer quelques nouvelles implantations majeures en rive droite près de l'ancienne gare pour établir la bipolarité du nouveau centre-ville de l'agglomération ainsi développée à cheval sur les deux rives de la Garonne.

Cette localisation contribuerait à **densifier le "cœur urbain" de l'agglomération** et à poursuivre la structuration de la commune du Passage. Elle permettrait un traitement qualitatif des espaces actuellement dévolus aux infrastructures "lourdes".

Mais, comme évoquée plus haut, la question du maintien ou non de l'aéroport est capitale pour 3 raisons:

- n°1 : il faudrait que la gare nouvelle sur la plate-forme aéroportuaire soit installée du **côté de la partie centrale de la ville**, si on recherche le maximum de "**centralité**" à cette gare nouvelle par rapport à l'agglomération, par rapport au centre-ville d' Agen et par rapport aux échanges avec la gare classique maintenue. Or l'aérogare elle-même y est construite !

- n°2 : l'espace du site aéroportuaire lui-même serait **réservé dans sa très grande majorité aux fonctions aéroportuaires** (surtout dans l'hypothèse du maintien). On doit s'attendre à des besoins d'expansion pour stabiliser la présence de la plate-forme agenaise dans l'offre de services aériens ou aéroportuaires).
- n°3 : l'urbanisation des alentours semble limitée du fait des différentes contraintes, en cas de maintien des contraintes aéroportuaires. Leur suppression entraînée par la suppression de l'aéroport changeraient complètement l'appréciation des capacités d'urbanisation et de leur nature.

#### **D. Effets sur l'évolution de l'actuel " Quartier de la Gare"**

La création d'une gare nouvelle rattachée à l'aéroport nécessiterait à terme d'examiner les infléchissements à apporter au **pôle multimodal** qui est en projet à court terme sur l'actuelle gare (projet aujourd'hui à l'étude dans le cadre de l'élaboration du PDU de la Communauté d'Agglomération d'Agen). En effet, la gare actuelle est et restera un nœud de communication des différents modes de transport, elle nécessite donc que les meilleures conditions d'échanges intermodaux soient assurées en permanence, et ce d'autant plus que la gare actuelle profite et complète des dessertes du centre-ville très actif d'Agen situé en son immédiate proximité.

La pertinence d'un véritable pôle multimodal au contact de la gare actuelle d'Agen n'en serait amoindrie du fait d'une baisse de fréquentation de la gare que si les trains alloués aux dessertes inter-cités circulaient sur la LGV (a priori de moitié pour les Grandes Lignes ). Elle pourrait d'ailleurs fragiliser le tissu commercial autour de la gare qui est une porte d'entrée importante du centre-ville.

La délocalisation de l'activité TGV actuelle de la gare existante vers la gare nouvelle pourrait dans le pire des cas entraîner des impacts négatifs tant en termes commerciaux qu'urbains (dépérissement de commerces directement liés à la fréquentation de la gare, à la clientèle TGV..., perte d'animation des boulevards Scaligner et Dumon

#### **E. Enjeux fonciers et capacités réelles de développement autour du quartier de la gare nouvelle**

Ces thèmes ont été développés au paragraphe C, ci-dessus avec la configuration d'un futur "quartier de la gare". Ils ont souligné **l'importance radicale de l'hypothèse du maintien ou non de l'aéroport**, avec ipso-facto une croissance du trafic aérien et donc des besoins d'installations et d'espace si l'aéroport était réouvert au trafic commercial et développé. Au contraire, l'hypothèse de sa suppression dégagerait un très vaste espace foncier déjà maîtrisé. Cette "opportunité" foncière devrait alors faire l'objet d'une gestion très mesurée et distillée dans le temps pour la double raison de conserver longtemps des espaces disponibles pour assurer la croissance progressive du cœur de l'agglomération et pour ne pas risquer de commettre ce qui peut apparaître comme une erreur économique autant qu'urbanistique par le fait de bouleverser le marché foncier de l'agglomération.

### 2.1.3 Evaluation des différents effets d'une gare nouvelle TGV localisée en n°2 : à mi-chemin entre Agen et Montauban

#### A. Effet « Réseau ferroviaire »

En termes de services rendus, on pourrait faire une évaluation positive en considérant qu'il y aura plus d'arrêts et une plus grande fréquence en regroupant sur cette gare nouvelle intermédiaire entre Agen et Montauban :

- les usagers des deux agglomérations d'Agen et Montauban et de leurs actuels bassins de rabattement "Grandes Lignes" (Villeneuve/Lot, ..),
- les usagers des lignes du nord de la région : Cahors, Brive, Limoges.

Cependant, il faudrait tenir compte de l'accessibilité de cette nouvelle gare.

le réseau SNCF sur la région Aquitaine



Par contre, aucun échange TER/TGV ne pourra se produire en gare, sauf des trafics inter-cités spécialisés sur la LGV

### **B. Effets sur l'organisation actuelle et future de l'agglomération**

Selon toute évidence, l'**organisation actuelle** de l'agglomération d' Agen **ne sera pas modifiée** par une telle implantation de gare nouvelle très loin de ses limites.

### **C. Effets sur l'organisation future du quartier de la gare nouvelle**

Il ne serait **pas opportun de laisser se développer un faux embryon de « ville nouvelle »** autour de cette gare.

Par contre, il faudrait choisir la **localisation de la gare près d'un bourg existant**

### **D. Effets sur l'évolution de l'actuel " Quartier de la Gare"**

Les hypothèses faites sur l'évolution du quartier de la **gare suivent les mêmes tendances que pour le site n°1**. Cependant, les questions relatives au transport collectif (organisation des réseaux de bus) semblent être moins prégnantes, si ce n'est la nécessité de relier les deux gares par une desserte cadencés en transports en commun.

### **E. Enjeux fonciers et capacités réelles de développement autour du quartier de la gare nouvelle**

Il semble qu'une telle hypothèse soit moins concernée par des problématiques de capacité de développement et d'enjeux fonciers qu'en milieu urbain

## **2.2 HYPOTHESE 2 : UNE SEULE GARE DANS LA GARE ACTUELLE**

### **2.2.1 Argument pour le maintien du site actuel, et conditions de ce maintien**

Plusieurs facteurs pourraient conduire à choisir de desservir Agen par les services ferroviaires à Grande Vitesse, sur le site de la gare SNCF actuelle.

Tout d'abord, la gare SNCF d' Agen structure le réseau Est de la région Aquitaine (elle est le point de convergence entre le réseau Grandes Lignes et le réseau régional). Sa position intermédiaire, en porte d'entrée de la région Midi-Pyrénées, lui permet de connecter les liaisons ferroviaires au réseau routier TER. Elle est également desservie par huit lignes de bus départementales et les trois quarts des bus agenais, ce qui en fait un **nœud important du réseau de transports en commun** de l'agglomération agenaise.

De plus, la gare actuelle, localisée à proximité du centre-ville, dessert directement l'**hypercentre** (à 3 minutes à pied) et les **principaux équipements de l'agglomération** (en particulier les équipements administratifs, éducatifs et les sites touristiques). Elle se situe, en outre, au croisement de différents axes structurants de



la ville (les boulevards Dumon, Scaliger et Carnot), eux-mêmes directement connectés aux principales radiales de l'agglomération (la RN 21 et la RD 113). Ainsi sur les 2 000 personnes environ qui sont accueillies chaque jour en gare d'Agen, plus de la moitié vient directement d'Agen, à plus de 50 % par voie routière et 12 % à pied (Source : SETEC Organisation, *Enquête Origine-Destination en gare d'Agen, juillet 2004*).

Enfin, il ne semble pas qu'il y ait de problèmes importants de capacité à craindre au niveau du complexe ferroviaire agenais.

Par ses capacités d'accueil et sa localisation en « centre-ville », le site et l'espace ferroviaire de la gare actuelle pourraient convenir pour accueillir un nombre de trains supplémentaires, qui sera relativement important (TER et TGV). Ce maintien suppose quand même d'**améliorer l'accessibilité actuelle de la gare** (axes routiers permettant d'accéder au centre-ville et à la gare actuellement saturés), ainsi que le stationnement des véhicules particuliers. Par ailleurs, l'absence d'espace disponible sur les actuelles emprises exploitées par la gare pose le problème du **renforcement des « fonctions-gare » supplémentaires**, qui seraient nécessaires à l'accueil d'une LGV dans la gare actuelle. Cependant, les espaces Est de la gare actuelle vers la place Pierre Loti et le secteur de la rue de la Masse pourraient très valablement y subvenir.

## 2.2.2 Evaluation des différents effets d'une telle organisation

### A. Effet « Réseau ferroviaire »

Il pourrait y avoir une amélioration significative du service ferroviaire en gare d'Agen en cas de raccordement au plus court de la LGV à la ligne classique à l'Est **et** à l'Ouest d'Agen,

En effet, dans cette hypothèse-ci de future organisation du réseau ferroviaire, on peut supposer que les pertes de temps soient suffisamment peu importantes (8 à 10 minutes en tenant compte des phases de décélération et d'accélération en plus du temps d'arrêt lui-même) pour permettre à de nombreux trains, empruntant la LGV, de s'arrêter en gare d'Agen. De plus, la connexion avec le réseau Nord de la Région (Périgueux, Limoges) serait directement possible en gare d'Agen, ce qui serait très intéressant en termes d'exploitation (la gare assurant aussi bien les mouvements sur l'axe Est-Ouest que vers le Nord).

### B. Effets sur l'organisation actuelle et future de l'agglomération

Il n'y a pas d'influence directe de cette hypothèse sur l'organisation de l'agglomération, la gare SNCF actuelle restant à sa place.

Tout au plus, pourrait-on penser que les efforts faits pour rendre le secteur-gare encore plus accessible seraient au moins démultipliés, si un vaste espace était disponible aux alentours. Néanmoins, au rythme où l'agglomération agenaise se régénère naturellement, il est tout à fait plausible de considérer que les

développements induits par le renforcement du pôle-gare seront assurés par le renouvellement urbain sur place.

#### **C-D. Effets sur l'organisation future du « Quartier de la Gare »**

Le quartier de la gare et donc le centre-ville d'Agen, bénéficieraient directement de l'« effet TGV » **renforçant le rôle focal du pôle-gare dans l'agglomération et l'attrait même du centre d' Agen sur les pays alentour**, pour les cinq raisons suivantes :

- Renouvellement urbain sur place :
  - l'arrivée du TGV au cœur de la ville d'Agen peut être un facteur d'accélération de la densification et de la redynamisation économique et commerciale du centre-ville d'Agen,
  - la densification du quartier peut s'inscrire par la poursuite des différents projets (OPAH, ZPPAUP, ...) en cours à partir desquels peuvent s'opérer le développement urbain du centre-ville et donc de l'agglomération,
  - l'effet TGV viendrait confirmer et valoriser le rôle de moteur commercial et économique du centre-ville d'Agen à l'échelle de l'agglomération agenaise et même à celle des agglomérations moins importantes situées dans un rayon de 50 km autour d'Agen.
- Redynamisation des commerces du quartier de la gare et du centre-ville et amélioration des services connexes à la gare.
- Création d'une offre hôtelière adaptée à une clientèle TGV.
- Implantation de bureaux tertiaires pouvant accueillir des sièges sociaux d'entreprises, ainsi que des laboratoires de recherche médicale et pharmaceutique (proximité d'établissements hospitaliers).
- Centralisation de l'ensemble des services ferroviaires sur le site de la gare SNCF actuelle, qui implique que cette dernière devienne le pôle d'échanges multimodal de l'agglomération et donc une véritable plate-forme de services.

#### **E. Enjeux fonciers et capacités réelles de développement autour du quartier de la gare future**

Le quartier de la gare actuel est tangent avec l'hypercentre de l'agglomération d'Agen, ceci depuis un siècle environ.

Les mécanismes normaux de l'offre et de la demande foncières ont fonctionné normalement jusque là pour assurer l'établissement et le maintien sur place des principales activités centrales de l'agglomération.

Il n'y a pas de raisons objectives pour envisager que ces systèmes ne continuent pas à fonctionner normalement au rythme actuel de développement de l'agglomération.

On peut penser cependant que les **difficultés de franchissement nord-sud** de la gare dues à la situation de la gare en pied de coteau, séparée du coteau par les gabarits du Canal, représentent un **handicap à une meilleure exploitation urbaine** des arguments favorables que représentent : l'exposition du pied de coteau en versant sud agréable, l'attrait touristique du Canal et le pôle d'échanges efficace de la gare.

Il serait donc très utile qu'un **plan de composition urbaine** et une **procédure** accompagnent le choix d'accueillir les services à Grande Vitesse dans la gare actuelle et qu'il implique les territoires Nord et Est, mitoyens de la gare en projetant notamment une amélioration radicale du système de voirie liant les espaces de part et d'autre de la gare.

L'association d'une procédure foncière à ce plan de composition pourrait être utile à une **recherche de péréquation financière partielle des investissements de voirie**, mais il faudrait y réfléchir à deux fois car elle pourrait aussi rendre plus rigide le fonctionnement du renouvellement urbain naturel évoqué ci-dessus.

Il faudrait également réfléchir au problème de l'acquisition des emprises foncières nécessaires au développement des infrastructures d'accueil (stationnement VP, TC, taxis,...) qui demandent par ailleurs beaucoup d'espace.



# SYNTHESE

**Tableau récapitulatif**

Effet	Hypothèse 1		Hypothèse 2
	LOCALISATION 1	LOCALISATION 2	
<b>A. Effet réseau ferroviaire</b>	<p>Une gare nouvelle située directement sur la LGV</p> <p>Une gare nouvelle complètement déconnectée du réseau TER du nord de la région</p>	<p>Facilités apparentes d'organisation du service ferroviaire</p> <p>Mais aucun échange TER/TGV possible en gare actuelle</p>	<p>Amélioration du service ferroviaire en gare d'Agen</p> <p>Connexion possible avec le réseau TER du nord de la région</p>
<b>B. Organisation actuelle et future de l'agglomération</b>	<p>Une gare nouvelle au milieu des grands flux interrégionaux et locaux.</p> <p>Un rééquilibrage de l'agglomération par développement des secteurs Est et Sud de l'agglomération.</p> <p>Conséquences commerciales sur le centre-ville à éviter par une action forte de renouvellement urbain autour de la gare actuelle</p>	<p>Aucune modification de l'organisation de l'agglomération, car cette gare nouvelle serait localisée trop loin de ses limites</p>	<p>Pas d'influence directe sur les tendances, car la gare actuelle reste à sa place.</p> <p>Certains pourront argumenter que le maintien de toutes les activités urbaines nobles en rive droite ne favorise pas l'expansion de l'agglomération.</p>
<b>C. Organisation future du quartier de la gare</b>	<p>Densification du cœur urbain de l'agglomération par création d'un véritable bipôle central de l'agglomération entre les deux gares.</p> <p>Un pôle urbain dont le développement et la centralité dépendent cependant du maintien ou non de l'aéroport d'Agen en activité.</p>	<p>Stérilisation des transformations d'usage autour de cette gare nouvelle extérieure à toute agglomération.</p> <p>Localisation souhaitable cependant près d'un bourg existant (contrôle social, raccordement aux infrastructures existantes,...)</p>	<p>Renforcement du rôle focal du pôle gare dans l'agglomération et dans les pays alentour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renouvellement urbain sur place.</li> <li>• Redynamisation commerciale et économique du centre ville Extension du centre-ville par densification autour de la gare:.</li> <li>• Habitat</li> <li>• Création d'une offre hôtelière</li> <li>• Implantation de bureaux tertiaires</li> <li>• Centralisation de l'ensemble des services ferroviaires dans le site de la gare actuelle; et donc grande facilité de maintenir une excellente desserte multimodale du centre-ville</li> </ul>
<b>D. Avenir de l'actuel « Quartier de la gare »</b>	<p>Fragilisation du tissu commercial autour de la gare actuelle</p> <p>Remise en cause de la réalisation du pôle multimodal sur le site de la gare actuel</p> <p>Perte d'animation urbaine de la zone frange de la gare</p>	<p>Fragilisation du tissu commercial autour de la gare actuelle</p> <p>Remise en cause de la réalisation du pôle multimodal sur le site de la gare actuel</p> <p>Perte d'animation urbaine de la zone frange de la gare</p>	

Effet	Hypothèse 1		Hypothèse 2
	LOCALISATION 1	LOCALISATION 2	
<b>E. Les enjeux fonciers et les capacités réelles de développement</b>	<p>Selon le maintien ou non de l'agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Besoins d'installations et donc d'espace.</li> <li>• Ou au contraire libération d'un espace foncier déjà maîtrisé qui bouleverserait le marché foncier de l'agglomération</li> </ul>	Aucun effet car site non urbain	<p>Nécessité d'un plan de composition urbaine et d'une procédure foncière spécifique</p> <p>Recherche de péréquation financière partielle des investissements de voirie</p>

### Eléments de conclusion

L'évaluation des différents effets induits est plutôt favorable à la seconde hypothèse en premier examen. En effet, le maintien de la gare actuelle permettrait d'envisager un renforcement du rôle focal du pôle-gare de l'agglomération. Cette hypothèse a également l'avantage de rendre possible l'interconnexion TER/TGV.

Cependant, l'hypothèse d'une gare nouvelle à proximité de l'aéroport d'Agen rendrait possible un rééquilibrage de l'agglomération, grâce à un développement urbain ambitieux des secteurs sud-est. Toutefois le développement d'un pôle urbain sur ce site est totalement conditionné par le maintien de l'aéroport.

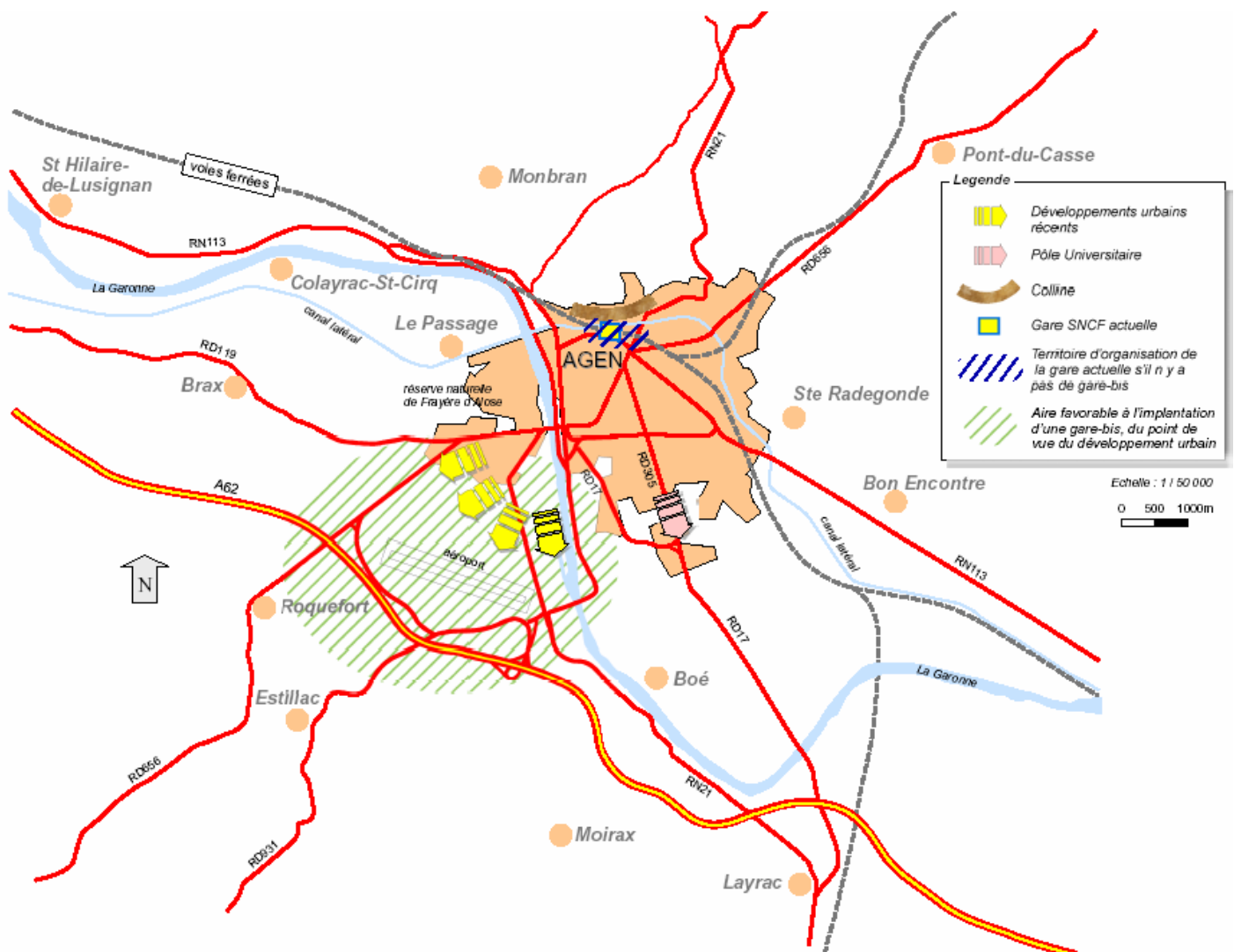
Par ailleurs, l'amélioration du service ferroviaire provoqué par le passage de la LGV est contrebalancée par l'impossibilité de raccorder au réseau TER sur la voie classique.

Reste l'hypothèse d'une gare nouvelle à mi-chemin entre Agen et Montauban dont les effets aussi bien au niveau de l'agglomération, qu'au niveau local restent aujourd'hui difficiles à évaluer.

## ANNEXE : REPERAGE CARTOGRAPHIQUE DES HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L'AIRE URBAINE D'AGEN

La carte ci-après situe :

- l'aire favorable à l'implantation d'une gare nouvelle du point de vue du développement urbain (hypothèse 1) et le territoire d'organisation de la gare actuelle, s'il n'y a pas de gare nouvelle (hypothèse 2),









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