

Etudes de la SNCF,
Entreprise Ferroviaire

Etude sur l'opportunité d'une gare nouvelle à Montauban



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

Mars 2005

SNCF

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	4
1.1. <u>Le contexte</u>	4
1.2. <u>L'objectif de l'étude</u>	5
1.3. <u>Les hypothèses d'étude</u>	6
1.4. <u>La méthode</u>	8
2. SITUATION ACTUELLE	9
2.1. <u>Les caractéristiques socio-économiques</u>	9
2.1.1. <u>Une population plus dense autour de la voie ferrée entre Bordeaux et Toulouse</u>	9
2.1.2. <u>Des emplois localisés au niveau des pôles urbains</u>	11
2.2. <u>Le trafic radial TGV en 2003</u>	12
2.3. <u>L'infrastructure routière et ferroviaire existante</u>	13
2.3.1. <u>Un réseau routier directement concurrent du fer</u>	13
2.3.2. <u>Un réseau ferré de plus en plus performant</u>	14
3. EVALUATION DE L'ACCESSIBILITÉ AUX GARES	15
3.1. <u>Une accessibilité étendue pour la gare actuelle de Montauban</u>	15
3.2. <u>Une plus grande accessibilité de la gare nouvelle vers le sud</u>	18
3.2.1. <u>Une gare nouvelle au Sud – Est de Montauban est accessible en VP et en TER</u>	18
3.2.2. <u>Une gare nouvelle au Sud – Ouest de Montauban est accessible en VP seul</u>	20
3.3. <u>Une gare nouvelle située au sud de Montauban accroît l'accessibilité au TGV</u>	21
4. ÉVOLUTION DES ZONES DE CHALANDISE ET DES TEMPS DE RABATTEMENTS ACTUELS ET EN PROJET	23
4.1. <u>La méthode de délimitation des zones de chalandise</u>	23
4.2. <u>La zone de chalandise actuelle de la gare de Montauban</u>	24
4.3. <u>La zone de chalandise en référence de la gare de Montauban</u>	25
4.4. <u>Les zones de chalandise en projet d'une gare desservant Montauban</u>	27
4.4.1. <u>La zone de chalandise de Montauban centre se rétrécit au profit de Toulouse</u>	27
4.4.2. <u>La gare nouvelle est peu éloignée de la gare actuelle</u>	28
4.5. <u>Les temps de rabattement à la gare</u>	30
5. PRÉVISIONS DE TRAFIC	31
6. CONCLUSION	32
ANNEXES	33
1) <u>Zones de chalandise comparées</u>	33

2) [Définitions](#)

34

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 – Plan de situation : la ligne ferroviaire actuelle entre Bordeaux et Toulouse	5
Figure 2 – Hypothèses de localisation de la gare de Montauban en projet	6
Figure 3 – Scénario d'infrastructure étudié : scénario 4 bis	7
Figure 4 – Scénario d'infrastructure étudié : scénario 3 bis	7
Figure 5 – Densité de la population entre Bordeaux et Toulouse	10
Figure 6 – Densité des emplois entre Bordeaux et Toulouse	11
Figure 7 – Caractéristiques des gares TGV actuelles : saisonnalité et trafic	12
Figure 8 – Réseau routier entre Bordeaux et Toulouse	13
Figure 9 – Temps de parcours comparés	14
Figure 10 – Nombre de passages journaliers de trains à Montauban par type de missions	14
Figure 11 – Temps d'accès actuels en VP des zones à la gare centre de Montauban	16
Figure 12 – Temps d'accès actuels en TER des zones à la gare centre de Montauban	17
Figure 13 – Temps d'accès VP en projet des zones à la gare nouvelle Montauban sud est	18
Figure 14 – Temps d'accès TER en projet des zones à la gare nouvelle Montauban sud est	19
Figure 15 – Temps d'accès en projet des zones à la gare nouvelle Montauban sud ouest	20
Figure 16 – Accessibilité de la population aux gares actuelle et nouvelles	21
Figure 17 – Principe de construction des zones de chalandise	23
Figure 18 – Zone de chalandise actuelle de la gare de Montauban	24
Figure 19 – Zone de chalandise en référence de la gare de Montauban	25
Figure 20 – Zone de chalandise en projet de la gare actuelle de Montauban	27
Figure 21 – Zone de chalandise en projet de la gare de Montauban sud est	28
Figure 22 – Zone de chalandise en projet de la gare de Montauban sud ouest	29
Figure 23 – Comparaison des gains de trafic	31
Figure 24 – Zones de chalandise par scénario	33

1. INTRODUCTION

1.1. Le contexte

Le projet de 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 avec ou sans gares nouvelles à proximité d'Agen et Montauban ou entre Agen et Montauban...

Des études d'opportunité de l'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux – Toulouse – Narbonne ont déjà été menées par RFF et la SNCF en 2002 et 2003. Dans le cadre du débat public, la SNCF, en tant que transporteur Grandes Lignes, a réalisé des prévisions de trafic sur chacun des scénarios envisagés, passant par les gares centres. Il en résulte que le gain de trafic le plus important est apporté par le scénario 3 bis¹ pour lequel des raccordements à l'entrée et à la sortie d'Agen et de Montauban sont prévus.

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 développe la problématique de l'opportunité d'une gare nouvelle, évitant un raccordement vers la gare centre. À cette occasion, la communauté de Montauban établit aussi un cahier d'acteur exposant sa position sur la desserte de la gare actuelle uniquement et/ou la création d'une gare périphérique.

La SNCF a choisi d'étudier tout d'abord l'opportunité d'une gare nouvelle à Montauban, en faisant les hypothèses suivantes :

- La ligne nouvelle est proche de la ligne classique à Agen et les raccordements prévus sont performants, un détour par la gare centre n'augmente que peu le temps de parcours ;
- Une gare nouvelle au sud de Montauban évite l'utilisation de la ligne existante entre Montauban et Toulouse, ce qui permet :
 - un gain de temps pour les relations Paris – Toulouse de l'ordre de 10 minutes²,
 - de soulager l'infrastructure existante,
 - de développer un nouvel espace dans l'aire urbaine de Montauban.

¹ Cf. 1.3, Les hypothèses d'étude : scénarios d'infrastructure.

² pour les TGV desservant Agen et Toulouse

1.2. L'objectif de l'étude

Dans ce contexte, l'objectif est d'étudier la pertinence d'une gare nouvelle en termes de rabattement et de trafic, dans les zones de Montauban et de Toulouse. Seules les relations TGV directs avec l'Ile-de-France, via Bordeaux ont été étudiées.

L'étude apporte, dans une première partie, un éclairage sur la situation actuelle pour mieux comprendre la demande de déplacement et l'accessibilité des gares. Une deuxième partie introduit une délimitation des zones de chalandise autour de la gare selon l'horizon temporel et les hypothèses de localisation. Des temps de rabattement sont calculés pour chacune de ces zones. Enfin, un troisième chapitre présente les prévisions de trafic pour le scénario étudié.

Figure 1 – Plan de situation : la ligne ferroviaire actuelle entre Bordeaux et Toulouse



1.3. Les hypothèses d'étude

RFF a communiqué deux emplacements³ pour une gare nouvelle à Montauban :

- _ l'un au sud est, connecté avec la ligne ferroviaire existante, entre les autoroutes A20 et A62,
- _ l'autre plus à l'ouest sur la D928.

Compte tenu de ces sites, la gare nouvelle serait à moins de 10 kilomètres à vol d'oiseau de la gare actuelle.

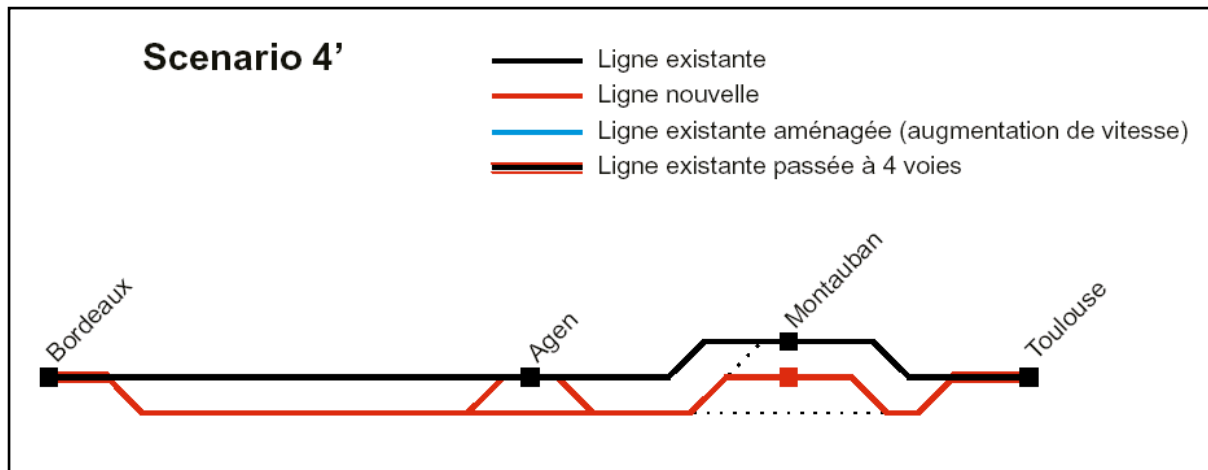
Figure 2 – Hypothèses de localisation de la gare de Montauban en projet



Source : Michelin

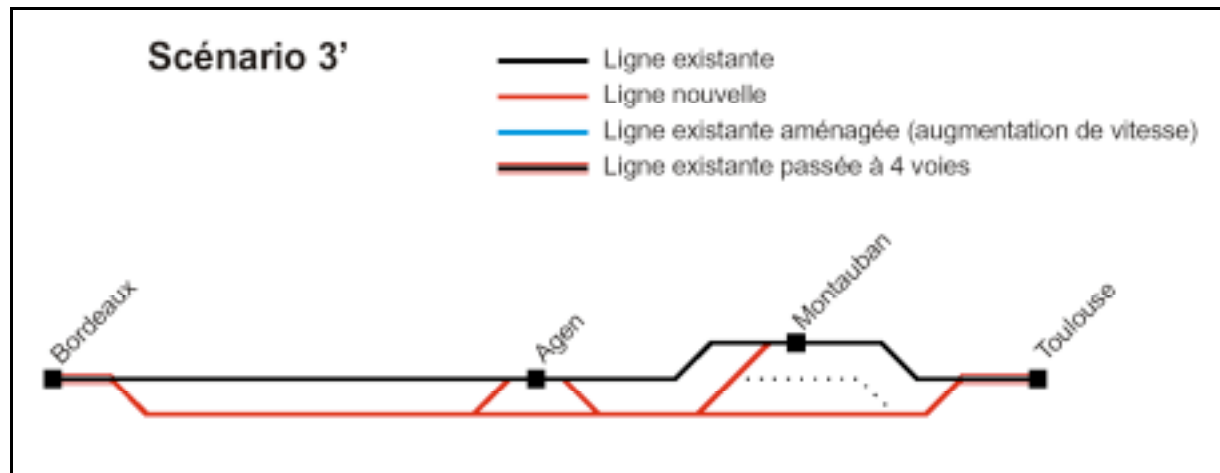
³ emplacements pris par hypothèse sans préjuger de l'intérêt de ces localisations.

Figure 3 – Scénario d'infrastructure étudié : scénario 4 bis



Le scénario étudié (4 bis) prévoit un raccordement entre la LGV et la ligne classique à l'entrée et à la sortie d'Agen et une gare nouvelle au sud de Montauban pour desservir la ville. On suppose que les TGV ne s'arrêtent plus dans la gare actuelle de Montauban. Pour évaluer l'intérêt d'une nouvelle gare, ce scénario (4 bis) est comparé au scénario équivalent sans gare nouvelle (3 bis).

Figure 4 – Scénario d'infrastructure étudié : scénario 3 bis



Les hypothèses d'offre retenues avec les scénarios 3bis et 4bis pour les relations radiales découlent de l'étude de desserte et de trafic pour le scénario 3 bis⁴. Elles prévoient la création de fréquences sans arrêts de Paris à Toulouse et de fréquences avec arrêts à Bordeaux, Agen et Montauban. Aucune circulation ne dessert Agen sans desservir Montauban, et réciproquement.

⁴ Cf. « Etudes économiques de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Projet BTN. Etudes du transporteur Grandes Lignes », pôle projet, DD, VFE.

1.4. La méthode

La gare nouvelle et la gare actuelle se différencient principalement sur trois points :

- leur zone de chalandise : structure par rapport à l'habitat et aux emplois
- leur temps d'accès : par route et/ou TER
- les temps de parcours de et vers les autres villes desservies par le TGV (temps de parcours moyen en TGV sans rupture de charge).

L'analyse de l'ensemble de ces facteurs a été menée de la façon suivante :

- analyse des données socio-économiques et de l'offre de transport :
Population, emplois par commune en 1999 (INSEE)
Trafic des gares TGV (SNCF)
Réseau routier (IGN)
Services ferroviaires (SNCF),
- analyse de l'accessibilité des gares,
- définition des zones de chalandise autour des gares (indépendamment des fréquences ferroviaires),
- analyse des temps d'accès moyens : ils sont calculés suivant une désagrégation très fine du territoire par mode de transport (voiture particulière ou TER),
- analyse du trafic supplémentaire apporté par les scénarios d'infrastructure avec gare nouvelle : le modèle de prévision de trafic utilisé par la SNCF intègre les caractéristiques d'offre telles que : le meilleur temps, le temps moyen de l'ensemble des relations et le nombre de fréquences TGV aller – retour.

2. SITUATION ACTUELLE

2.1. Les caractéristiques socio-économiques⁵

2.1.1. *Une population plus dense autour de la voie ferrée entre Bordeaux et Toulouse*

L'aire urbaine⁶ de Toulouse est très étendue avec un habitat concentré en forte croissance depuis 10 ans (+7,5%) ; elle compte 342 communes et 964 797 habitants. Toulouse représente 40,5% de la population de son aire urbaine.

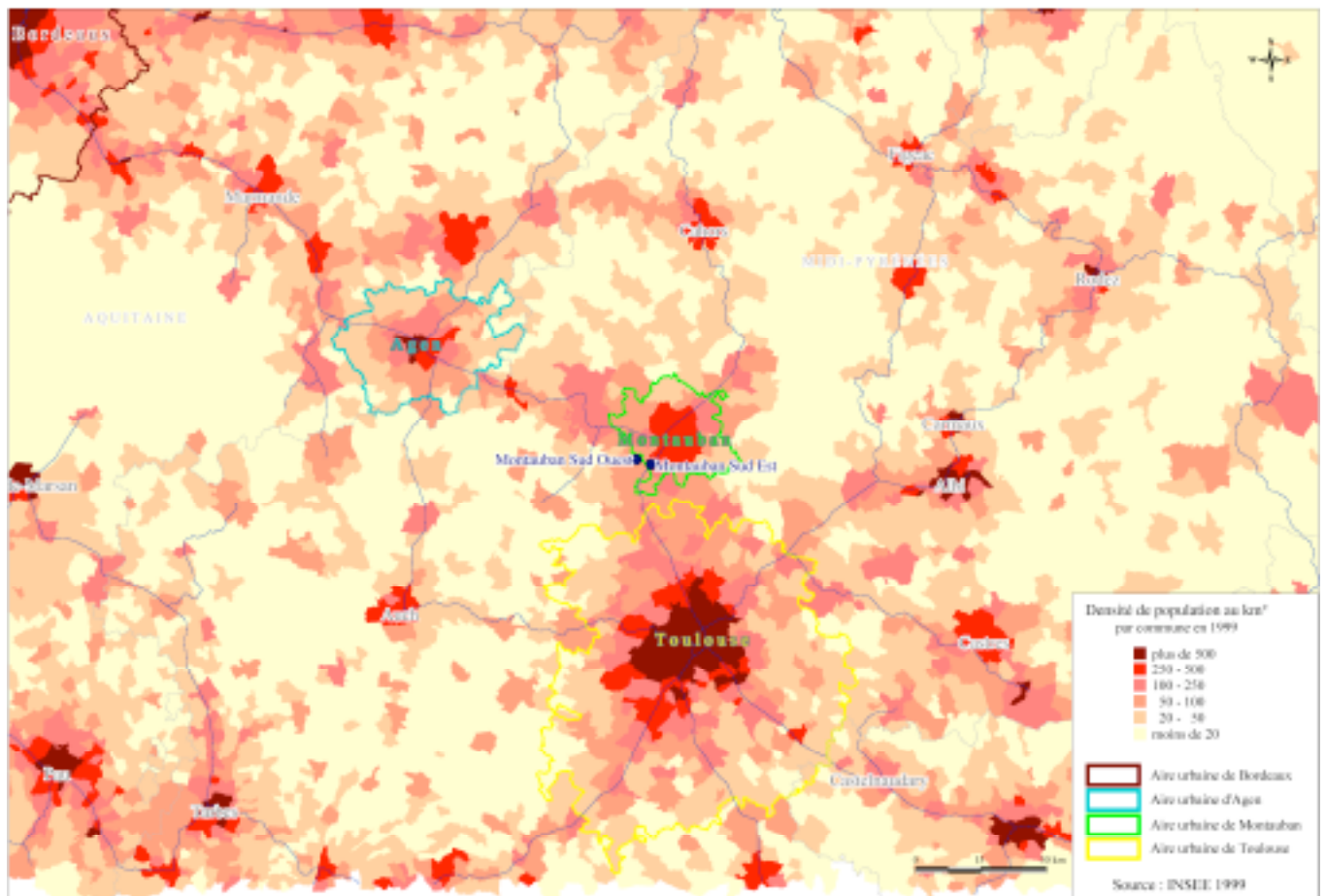
L'habitat dans l'aire urbaine de Montauban est relativement diffus. Celle-ci est très proche de celle de Toulouse. La commune totalise 70% de la population de l'aire urbaine qui compte 75 200 habitants. La croissance démographique est forte dans les communes périphériques de Montauban (+1,9%).

La population est plus concentrée dans l'aire urbaine d'Agen qui totalise 94 700 habitants. Elle se situe à mi-chemin de la vallée garonnaise, en limite de différents territoires de projet et administratifs (à l'interface de deux régions), à équidistance des deux grandes capitales régionales que sont Bordeaux et Toulouse. La croissance démographique des dix dernières années bénéficie principalement aux communes périphériques.

⁵ Source : INSEE, RGP 1999.

⁶ Cf. définition de l'aire urbaine en annexe (2).

Figure 5 – Densité de la population entre Bordeaux et Toulouse

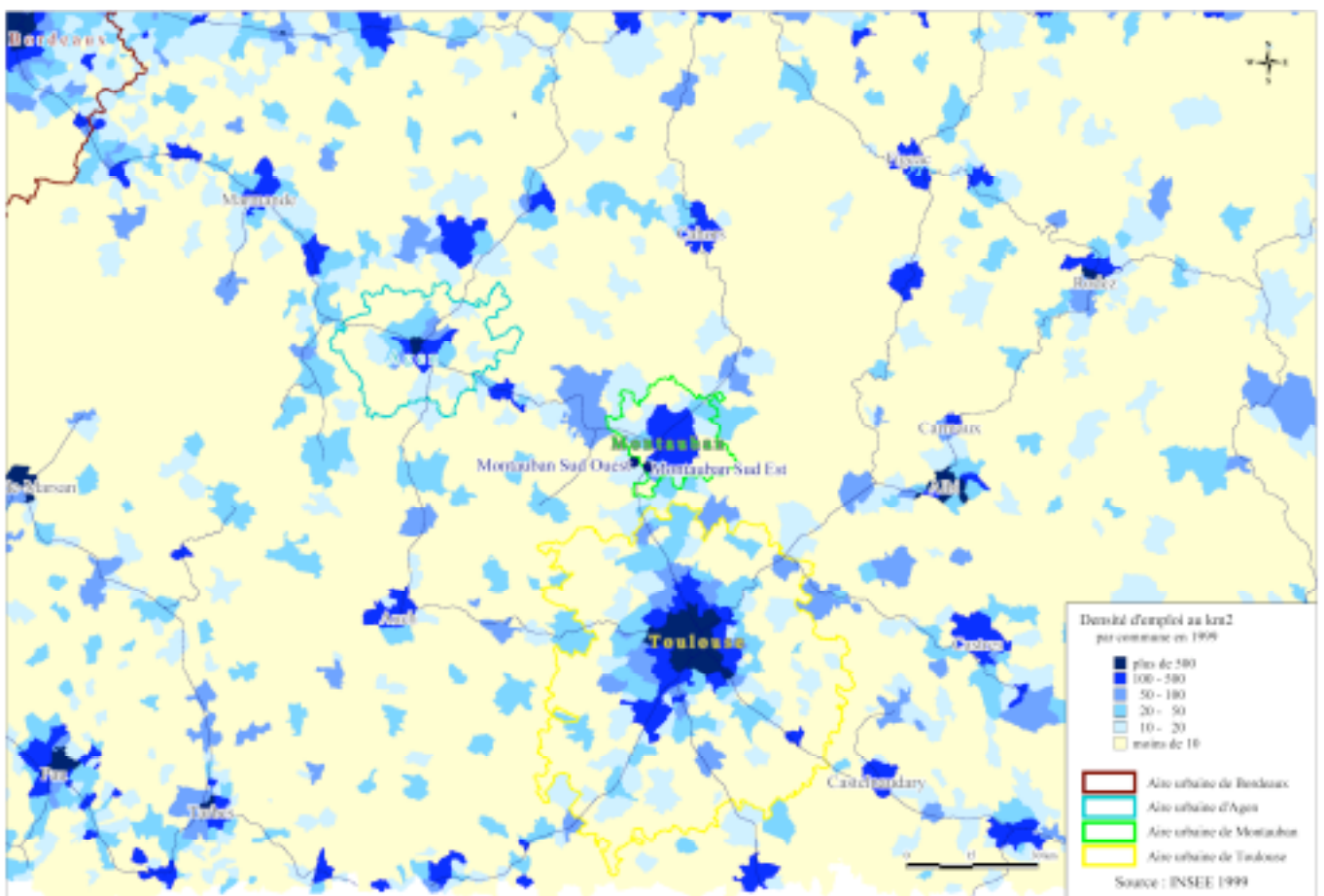


2.1.2. Des emplois localisés au niveau des pôles urbains

En 1999, l'aire urbaine de Toulouse rassemble 41% de l'emploi total régional (en Midi-Pyrénées), soit 400 000 emplois. Le taux de croissance de l'emploi dans l'aire urbaine est élevé entre 1990 et 1999 (14,6%⁷).

Outre Bordeaux et Toulouse, les principaux pôles d'emplois sur l'axe ferré sont Marmande, Agen et Montauban. L'aire urbaine de Montauban compte près de 34 000 actifs, soit 45 % de sa population totale. Ces emplois sont concentrés à Montauban. L'aire urbaine d' Agen totalise légèrement plus d'emplois : 40 000.

Figure 6 – Densité des emplois entre Bordeaux et Toulouse



⁷ Taux de croissance de l'emploi : +5,5% en région Midi – Pyrénées, +4,4% en France entre 1990 et 1999 (source INSEE).

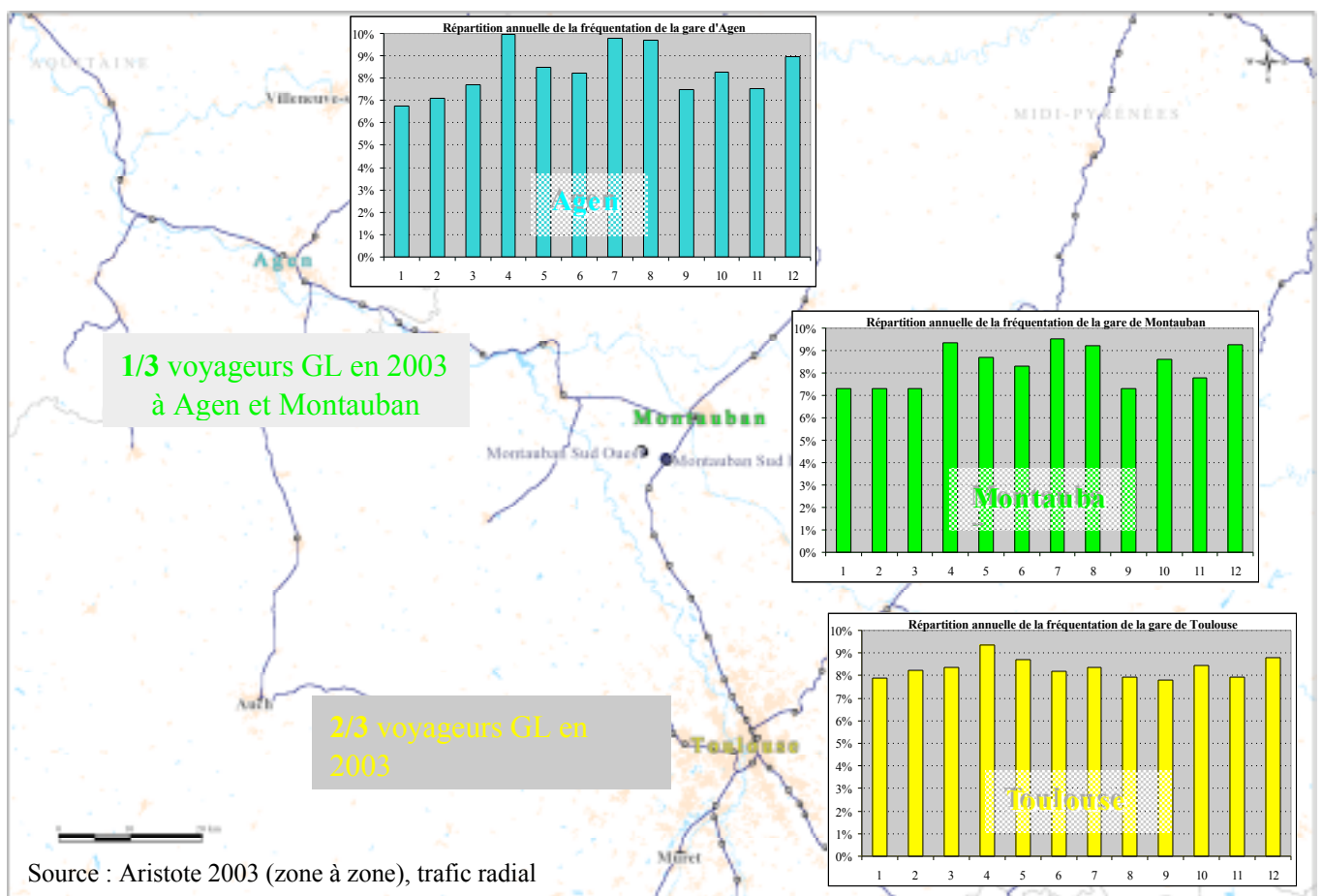
2.2. Le trafic radial TGV en 2003

Le trafic Grandes Lignes actuel à Agen, Montauban et Toulouse se fait pour environ 30% avec l'Île de France⁸. Cette proportion croît en situation de projet avec l'amélioration de l'offre sur les relations radiales.

Agen et Montauban représentent un tiers du trafic des trois gares représentées ci-dessous. La zone de Montauban est fortement concurrencée par la gare de Toulouse.

Par ailleurs, la répartition du trafic sur l'année est assez homogène, il y a peu de saisonnalité.

Figure 7 – Caractéristiques des gares TGV actuelles : saisonnalité et trafic



⁸ 30% du trafic total (y compris cabotage).

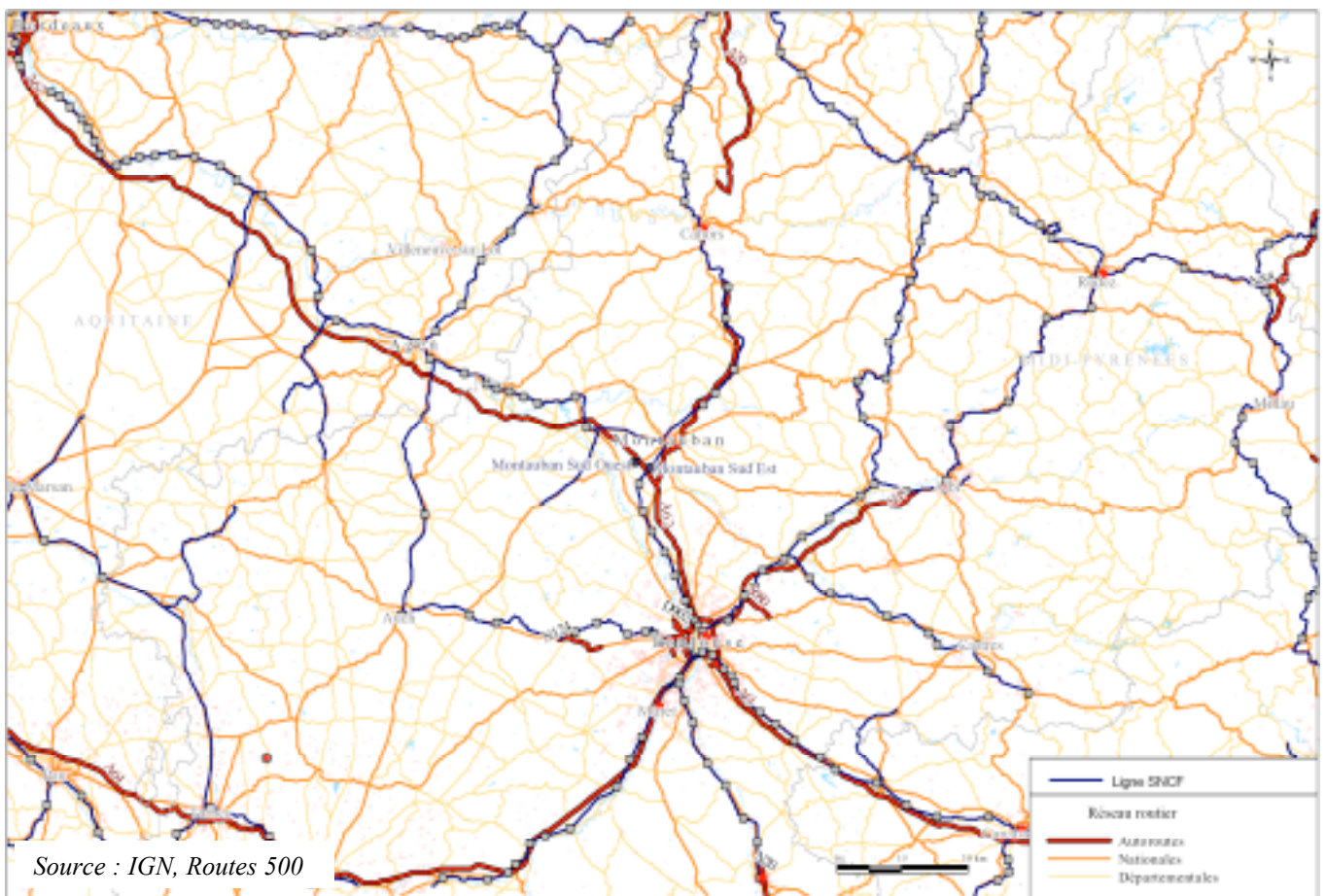
2.3. L'infrastructure routière et ferroviaire existante

2.3.1. Un réseau routier directement concurrent du fer

L'A62 permet d'assurer les mêmes liaisons que la voie ferrée Bordeaux – Toulouse. Le réseau routier est complété par de nombreuses routes nationales et départementales qui irriguent la région.

L'aire urbaine de Montauban se caractérise par un réseau viaire très dense et disposé en étoile. Elle est bordée au sud-est par l'axe Nord – Ouest / Sud – Ouest Atlantique – Méditerranée, avec l'A62 (Bordeaux – Toulouse) et la RN113 (Bordeaux – Marseille).

Figure 8 – Réseau routier entre Bordeaux et Toulouse



2.3.2. Un réseau ferré de plus en plus performant

Montauban se situe à la convergence des lignes Paris – Limoges – Toulouse et Paris – Bordeaux – Toulouse (avec circulation de TGV dans le deuxième cas). Cette situation lui permet de relier Paris en 4h50, via Bordeaux sans changement et 5h50 via Limoges.

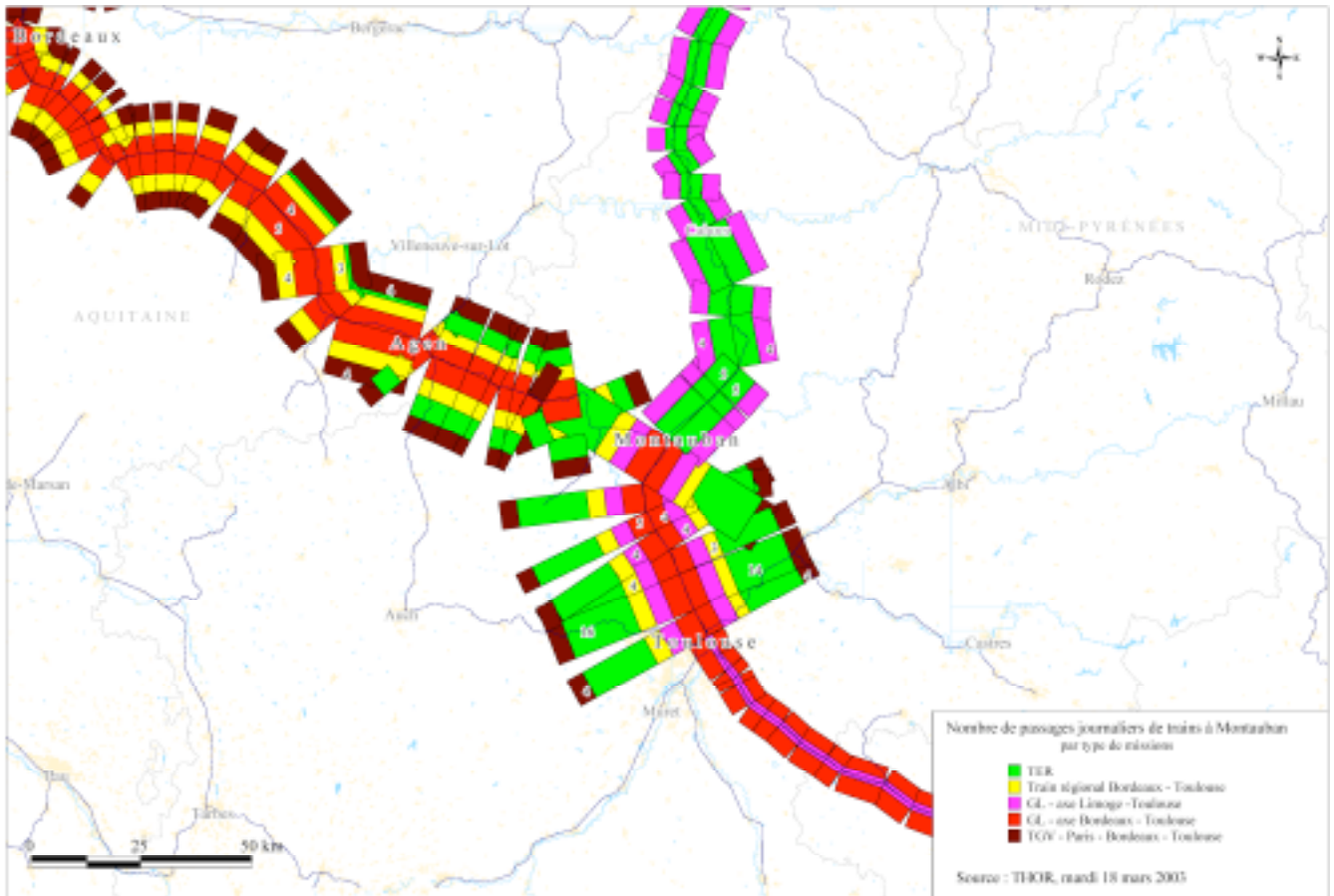
La gare SNCF de Montauban, qui accueille le TGV en centre-ville, s'inscrit à la fois dans la desserte du réseau de trains de banlieue de Toulouse et celle du réseau régional. Du fait de sa situation, la desserte de Montauban est, en effet, considéré comme une desserte régionale, notamment par rapport à Auch, Agen, Cahors pour les déplacements de type domicile / travail – étude.

Figure 9 – Temps de parcours comparés

	Agen -			Montauban -		
	Bordeaux	Toulouse	Paris	Bordeaux	Toulouse	Paris
TGV	1h00	1h00	4h10	1h40	25 min	4h50
Route	1h35	1h15	6h40	1h50	40 min	7h20
Air (aéroport de Toulouse)	-	-	2h10	-	-	1h40

Le schéma ci-dessous représente le nombre de passages de trains pour un jour ouvrable de base (le mardi). Les trains représentés sont ceux qui s'arrêtent à Montauban. La couleur du flux permet de distinguer les différents types de missions des trains.

Figure 10 – Nombre de passages journaliers de trains à Montauban par type de missions



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

Ils ont été calculés en utilisant le réseau routier navigable existant. En situation de projet, il a été complété par un échangeur autoroutier au niveau de Montech, sur la D928, orienté nord – ouest et par une route reliant la gare nouvelle à cet échangeur.

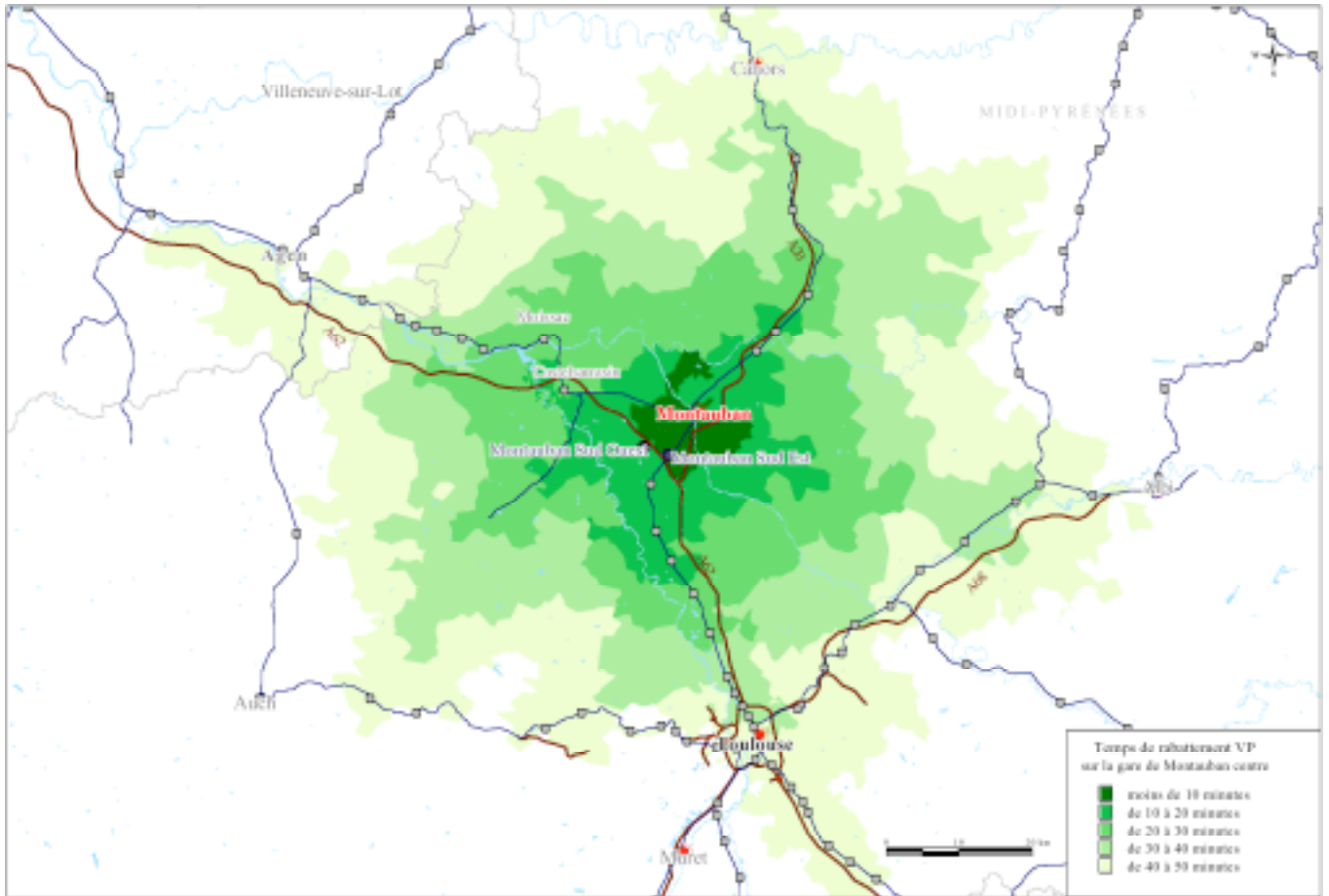
3.1. Une accessibilité étendue pour la gare actuelle de Montauban

La gare de Montauban est excentrée par rapport au centre-ville (1 km) et marquée par la coupure du Tarn : elle se situe dans le quartier de Villebourbon, faubourg de la ville en rive gauche du Tarn, dans un secteur inondable.

Elle est accessible en VP, au sud, par la RN20, à l'ouest, par un passage inférieur sous la voie ferrée et à l'est, par trois ponts de franchissements du Tarn vers le centre-ville.

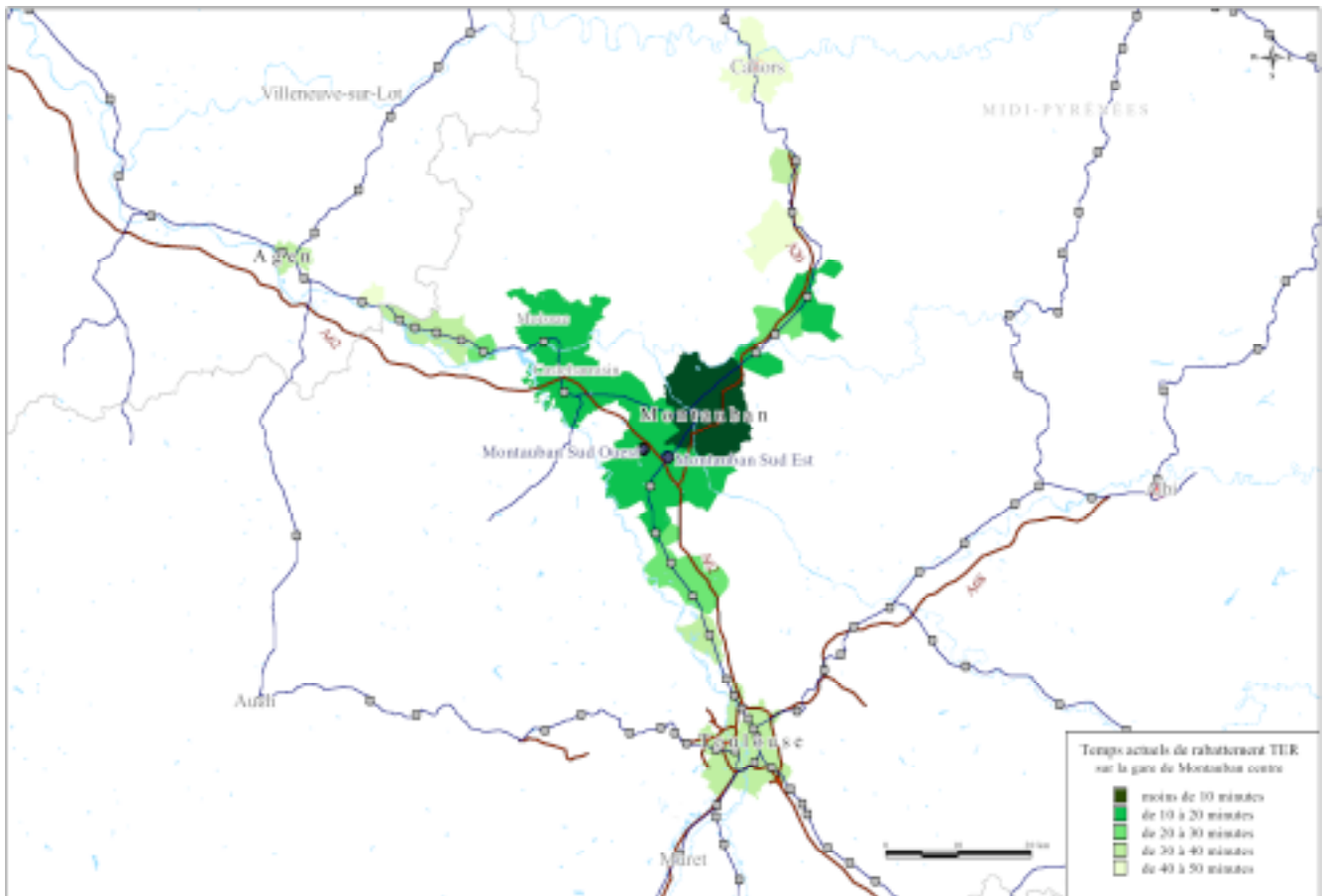
Les cartes ci-dessous et de la page suivante illustrent l'attraction de la gare : les zones colorées en vert sont à moins de 40 minutes de la gare et en vert pâle, entre 40 et 50 minutes.

Figure 11 – Temps d'accès actuels en VP des zones à la gare centre de Montauban



La gare de Montauban centre bénéficie d'une bonne accessibilité TER depuis les gares de l'axe Bordeaux – Toulouse (comme Agen, Moissac, Castelsarrasin, Montbardier, Grisolles, jusque Toulouse) et de l'axe Limoge – Toulouse (entre autres Cahors, Caussade, Albias).

Figure 12 – Temps d'accès actuels en TER des zones à la gare centre de Montauban



En moins de 40 minutes la gare de Montauban est accessible par 360 000 habitants et 130 000 emplois⁹ (voir zones représentées en vert foncé jusqu'au vert clair 30 – 40 min).

⁹ Source : INSEE, recensement 1999

3.2. Une plus grande accessibilité de la gare nouvelle vers le sud

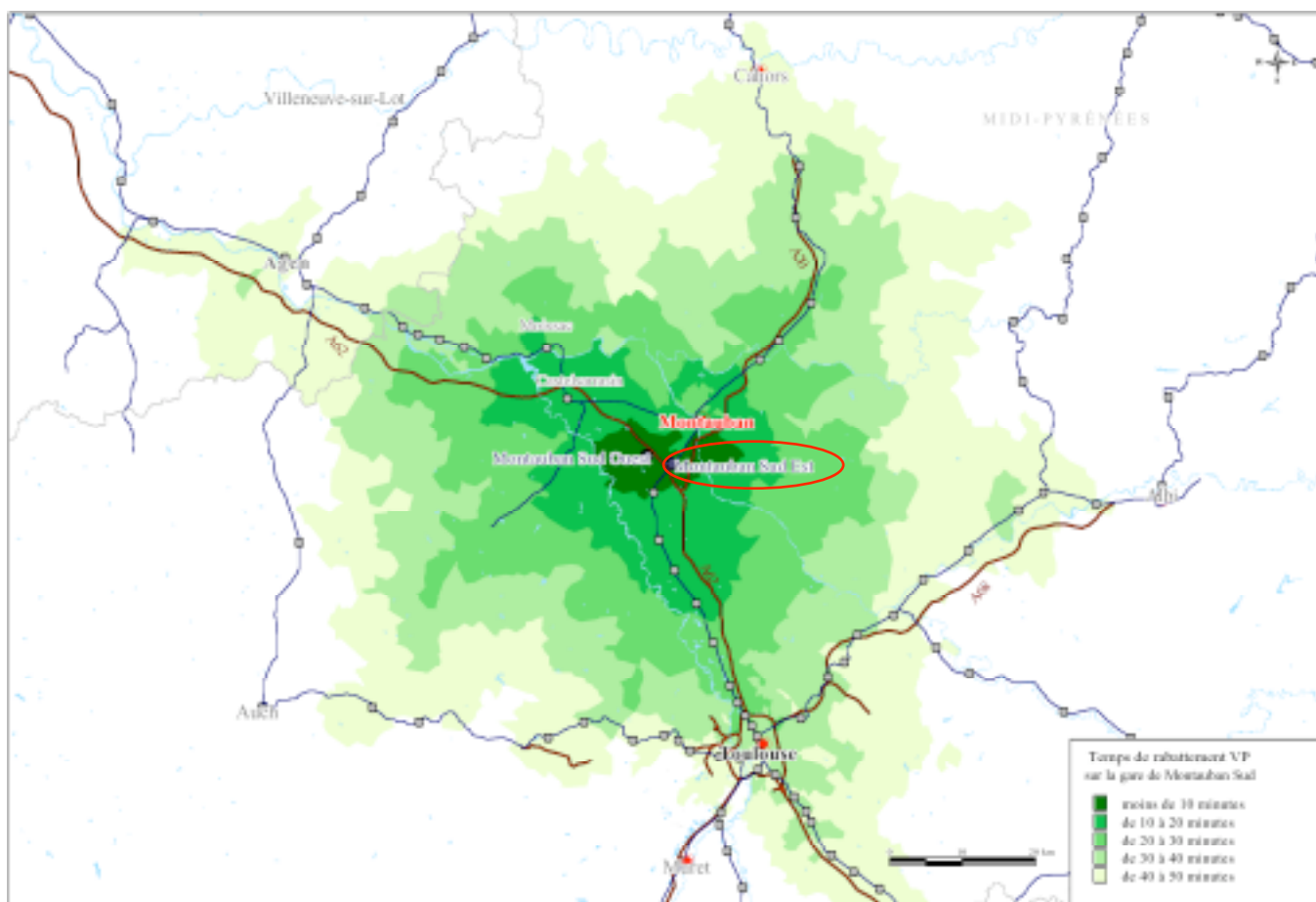
Deux hypothèses de localisation d'une gare nouvelle sont étudiées pour desservir Montauban par tous les TGV en lieu et place de la gare de Montauban Centre.

3.2.1. Une gare nouvelle au Sud – Est de Montauban est accessible en VP et en TER

La gare est localisée à proximité des autoroutes A62 et A20. À l'horizon du projet, on suppose que la gare est reliée à l'autoroute par un échangeur routier à Montech sur la D928. Son accessibilité est plus large vers le sud que dans l'hypothèse d'une gare au centre de Montauban.

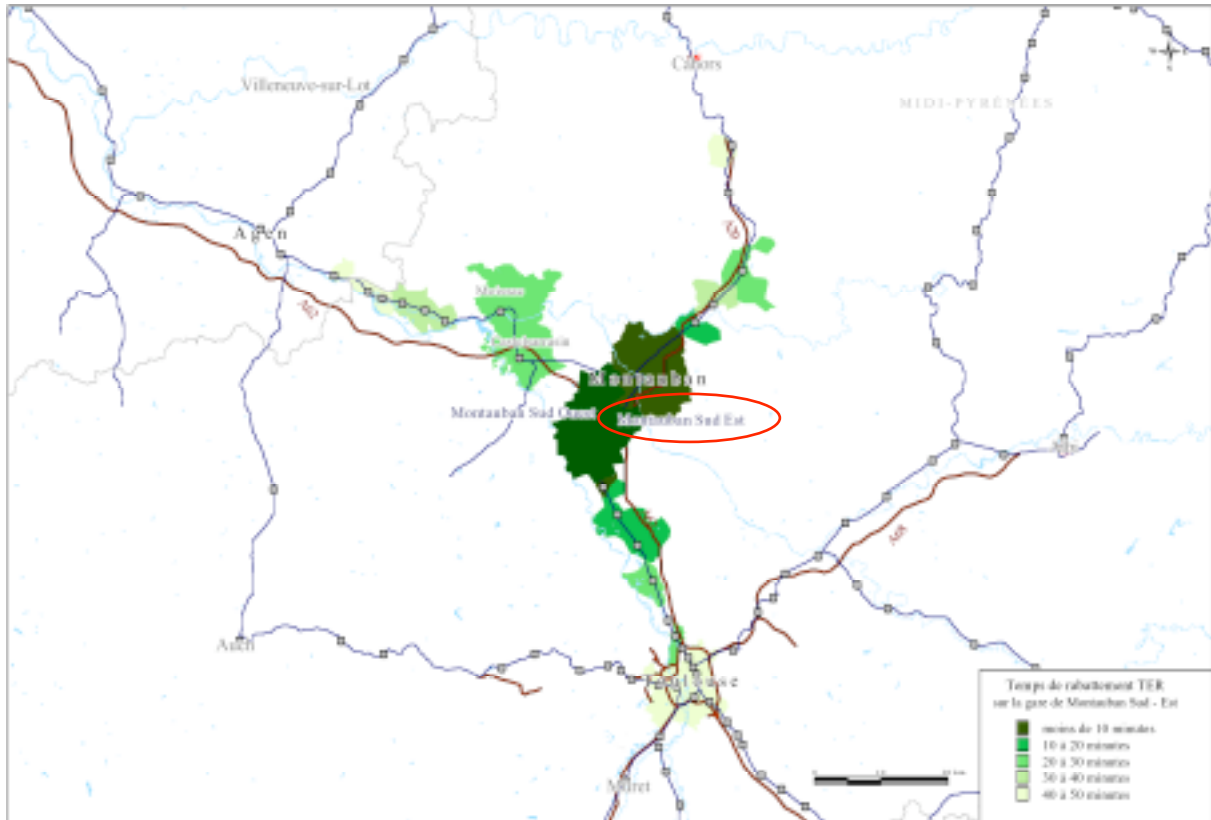
La carte des isochrones autour de la nouvelle gare serait la suivante :

Figure 13 – Temps d'accès VP en projet des zones à la gare nouvelle Montauban sud est



Localisée au croisement de la ligne nouvelle et de la voie ferrée existante, la gare est aussi accessible en TER. Les temps d'accès à la gare sont les suivants :

Figure 14 – Temps d'accès TER en projet des zones à la gare nouvelle Montauban sud est



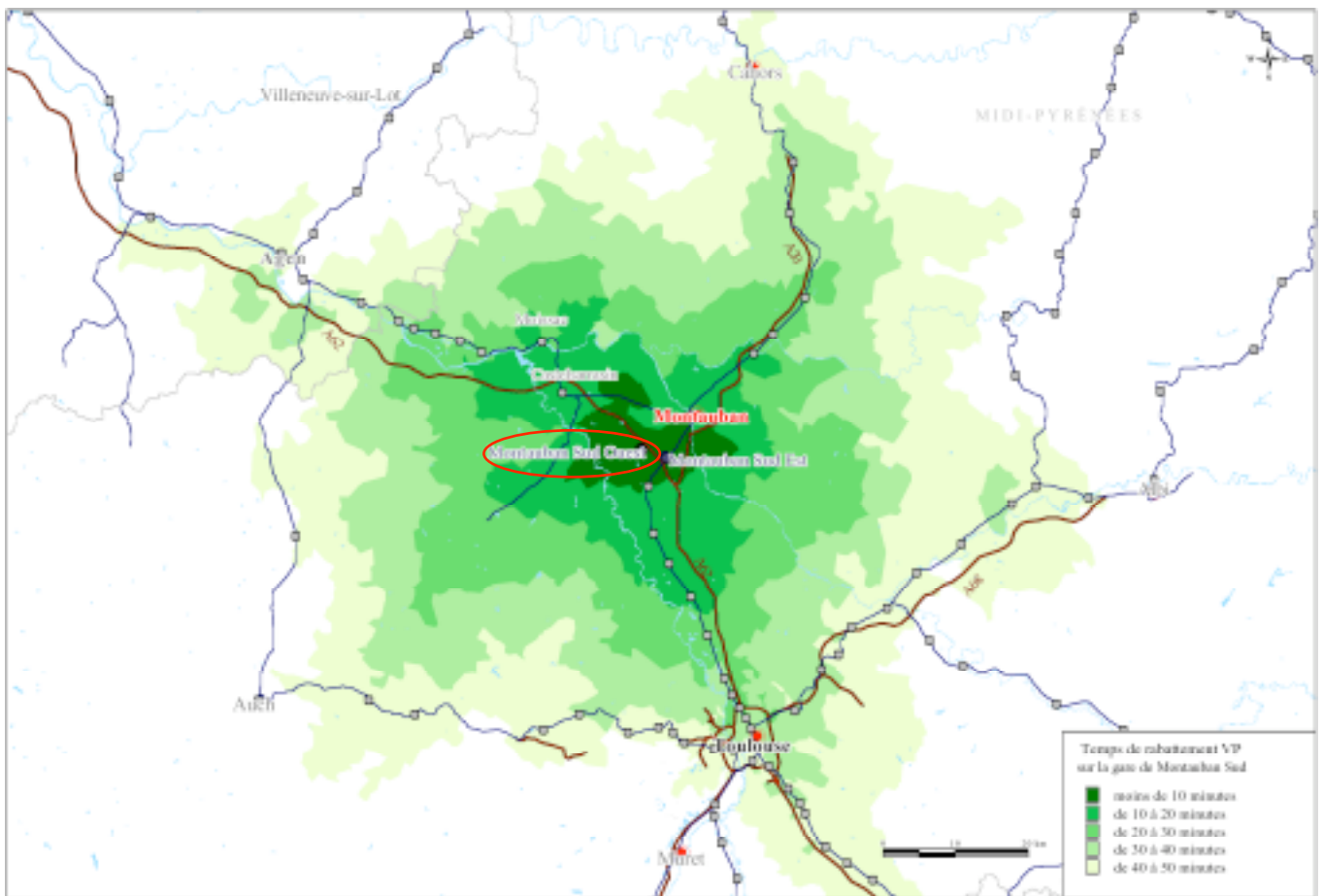
En moins de 40 minutes la gare est accessible par 650 000 habitants et 300 000 emplois¹⁰ (voir zones représentées en vert foncé jusqu'au vert clair 30 – 40 min).

¹⁰ Source : INSEE, recensement 1999

3.2.2. Une gare nouvelle au Sud – Ouest de Montauban est accessible en VP seul

La localisation de la gare directement sur l'autoroute A62 et sur la D928 accroît son accessibilité vers le sud et l'ouest (sous hypothèse d'un échangeur à Montech et d'une route reliant la gare à l'autoroute). La carte des isochrones autour de la nouvelle gare est la suivante :

Figure 15 – Temps d'accès en projet des zones à la gare nouvelle Montauban sud ouest



En moins de 40 minutes la gare est accessible par 620 000 habitants et 270 000 emplois¹¹ (voir zones représentées en vert foncé jusqu'au vert clair 30 – 40 min).

¹¹ Source : INSEE, recensement 1999

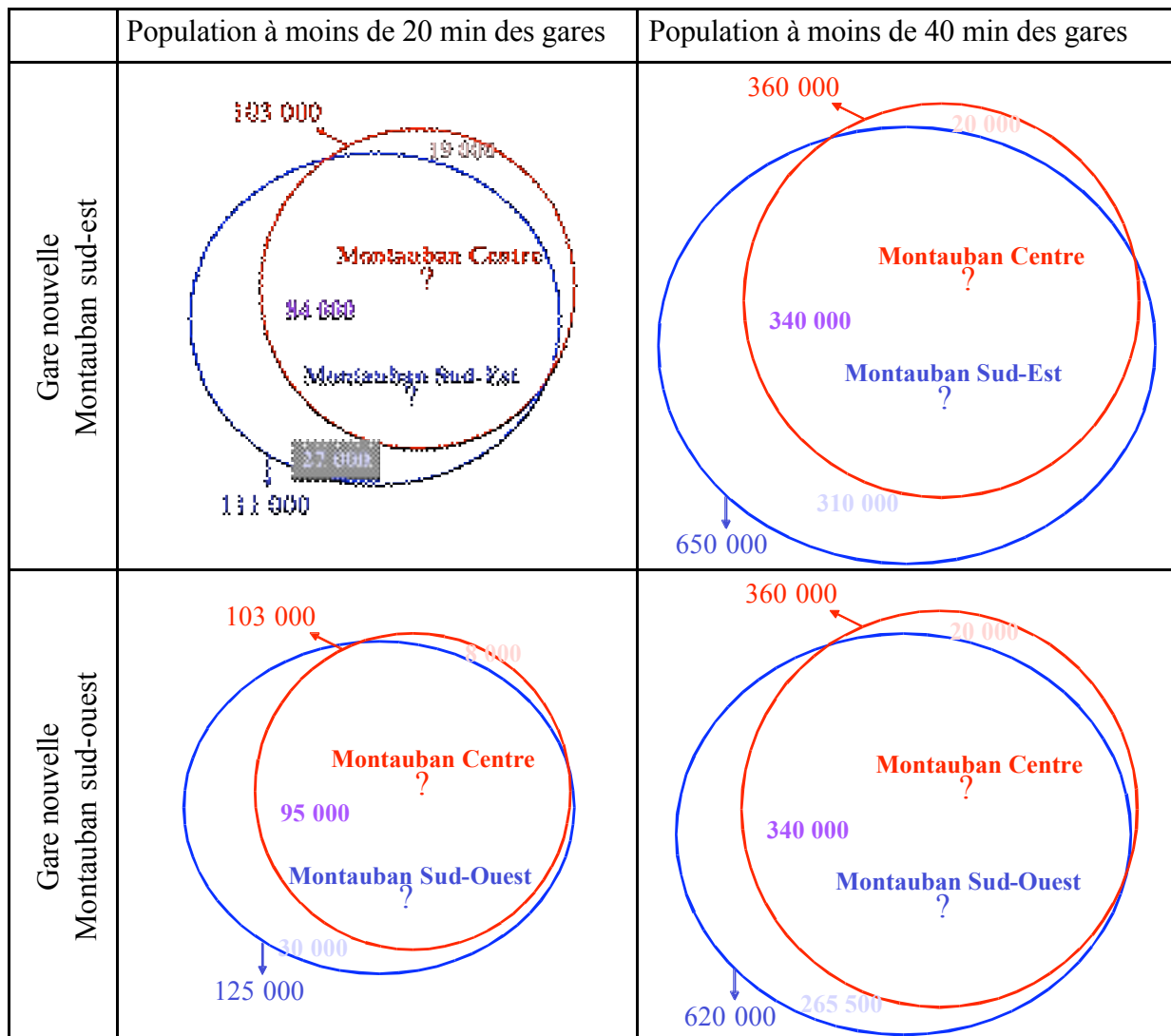
3.3. Une gare nouvelle située au sud de Montauban accroît l'accessibilité au TGV

La population à moins de 40 minutes de la gare centre est de 360 000 habitants. Une gare nouvelle au sud-Est de Montauban permettrait d'accroître l'accessibilité en VP ou en TER de 310 000 habitants. Une gare nouvelle au sud-Ouest permettrait d'accroître l'accessibilité en VP seulement de 265 500 habitants.

Avec une gare nouvelle, Toulouse serait à moins de 40 minutes d'une gare nouvelle au sud de Montauban contre environ 46 minutes actuellement. La concurrence entre les deux gares s'en trouverait alors renforcée.

Les schémas suivants illustrent l'accès de la population à la gare actuelle comparée à la gare nouvelle.

Figure 16 – Accessibilité de la population aux gares actuelle et nouvelles



4. EVOLUTION DES ZONES DE CHALANDISE ET DES TEMPS DE RABATTEMENTS ACTUELS ET EN PROJET

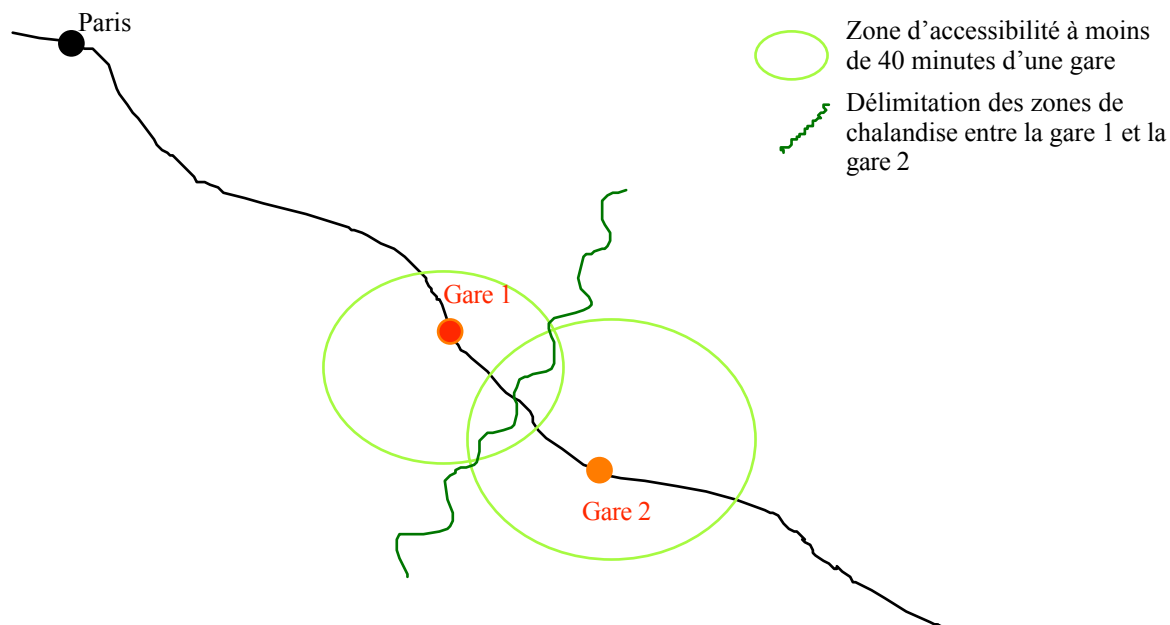
4.1. La méthode de délimitation des zones de chalandise

Deux critères successifs ont été utilisés pour définir les zones de chalandise : les zones situées à moins de 40 minutes des gares et le temps généralisé le plus court de Paris à la destination finale ou de l'origine jusqu'à Paris via l'une des gares (Agen, Montauban ou Toulouse).

Plus précisément, le processus d'analyse a consisté à modéliser les zones de chalandise, en utilisant les paramètres et critères suivants¹² :

- _ Les zones à moins de 40 minutes des gares (en vert sur le schéma ci-dessous)
- _ Le minimum d'un temps généralisé entre deux gares concurrentes tenant compte :
 - o du temps de trajet principal sans rupture, en relation avec Paris (Paris – Montauban par exemple) et
 - o du temps de rabattement pondéré¹³, pour chaque population après comparaison des cheminements qui peuvent être faits en utilisant les différentes gares (par exemple Montbartier – Gare de Montauban).

Figure 17 – Principe de construction des zones de chalandise



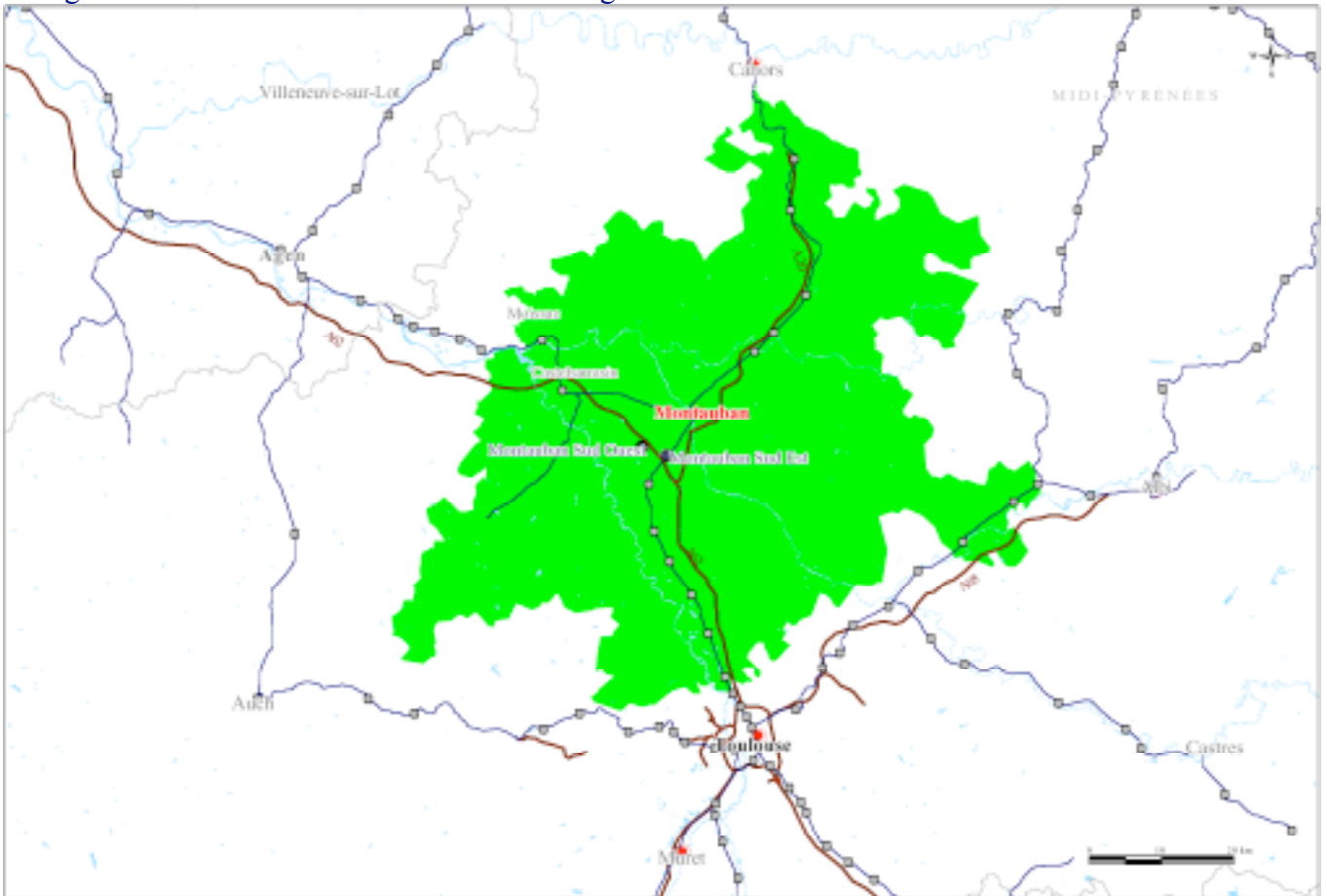
¹² A noter que le nombre de fréquences n'entre pas dans la détermination des zones de chalandise.

¹³ Le temps de rabattement a été multiplié par deux pour tenir compte de la pénibilité de ce trajet par rapport au temps de transport ferroviaire.

4.2. La zone de chalandise actuelle de la gare de Montauban

La zone de chalandise actuelle de Montauban s'étend largement vers Toulouse. Cela s'explique par des temps fer relativement proches entre Montauban et Toulouse : Montauban est aujourd'hui en moyenne à 4h50 de Paris et Toulouse à 5h15.

Figure 18 – Zone de chalandise actuelle de la gare de Montauban



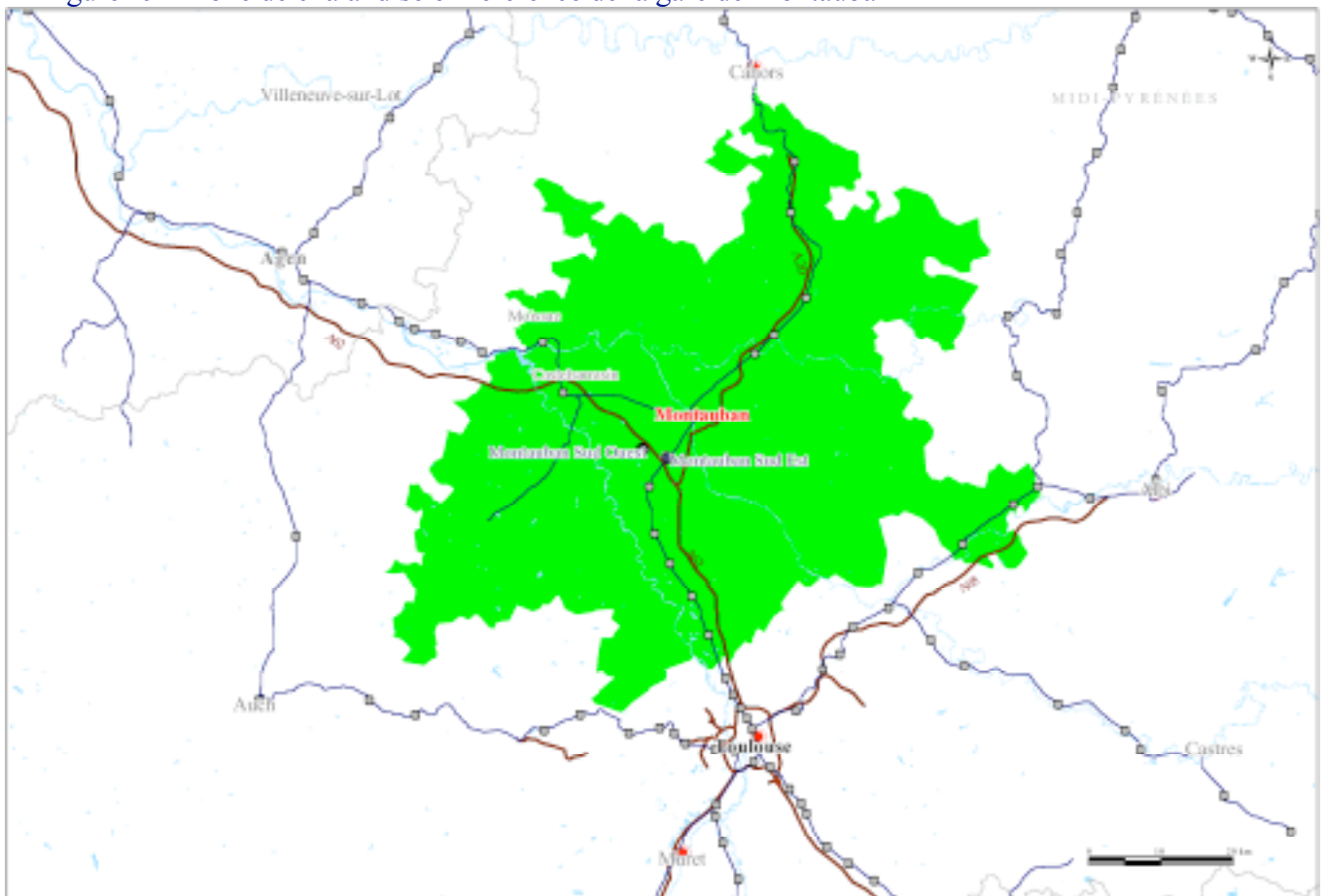
La modélisation permet ensuite de représenter la déformation des zones de chalandise en référence puis après la mise en service du projet de ligne nouvelle BT, avec ou sans une gare au sud de Montauban.

4.3. La zone de chalandise en référence de la gare de Montauban

A l'horizon de la mise en service de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse, la desserte entre Paris Montparnasse et Toulouse sera améliorée à la suite des mises en service successives des lignes nouvelles à grande vitesse SEA phase 1 (Angoulême – Bordeaux) en 2013, SEA phase 2 (Tours – Angoulême) en 2016 et Bordeaux – Toulouse. Le temps de parcours le plus rapide entre Paris et Montauban passera ainsi de 4h40 actuellement à 4h15 en 2013, puis 3h50 en 2016 pour atteindre 3h10 après la mise en service du projet BT. Le gain de temps entre Paris et Bordeaux est estimé à 50 minutes. Ces améliorations se répercutent sur les liaisons Paris – Agen, Montauban et Toulouse.

La zone de chalandise de Montauban, avant la mise en service de la ligne nouvelle, en situation de référence, est par conséquent susceptible d'être modifiée par rapport à la situation actuelle (figure ci-dessous)¹⁴.

Figure 19 – Zone de chalandise en référence de la gare de Montauban



¹⁴ La modélisation de la nouvelle zone repose sur des temps moyens calculés à partir des travaux menés dans le cadre des études de réactualisation du projet SEA première phase. Elle peut donc changer en fonction de l'évolution de ces travaux.

La zone de chalandise de la gare se rétrécit au sud au profit de Toulouse qui bénéficie d'une meilleure offre.

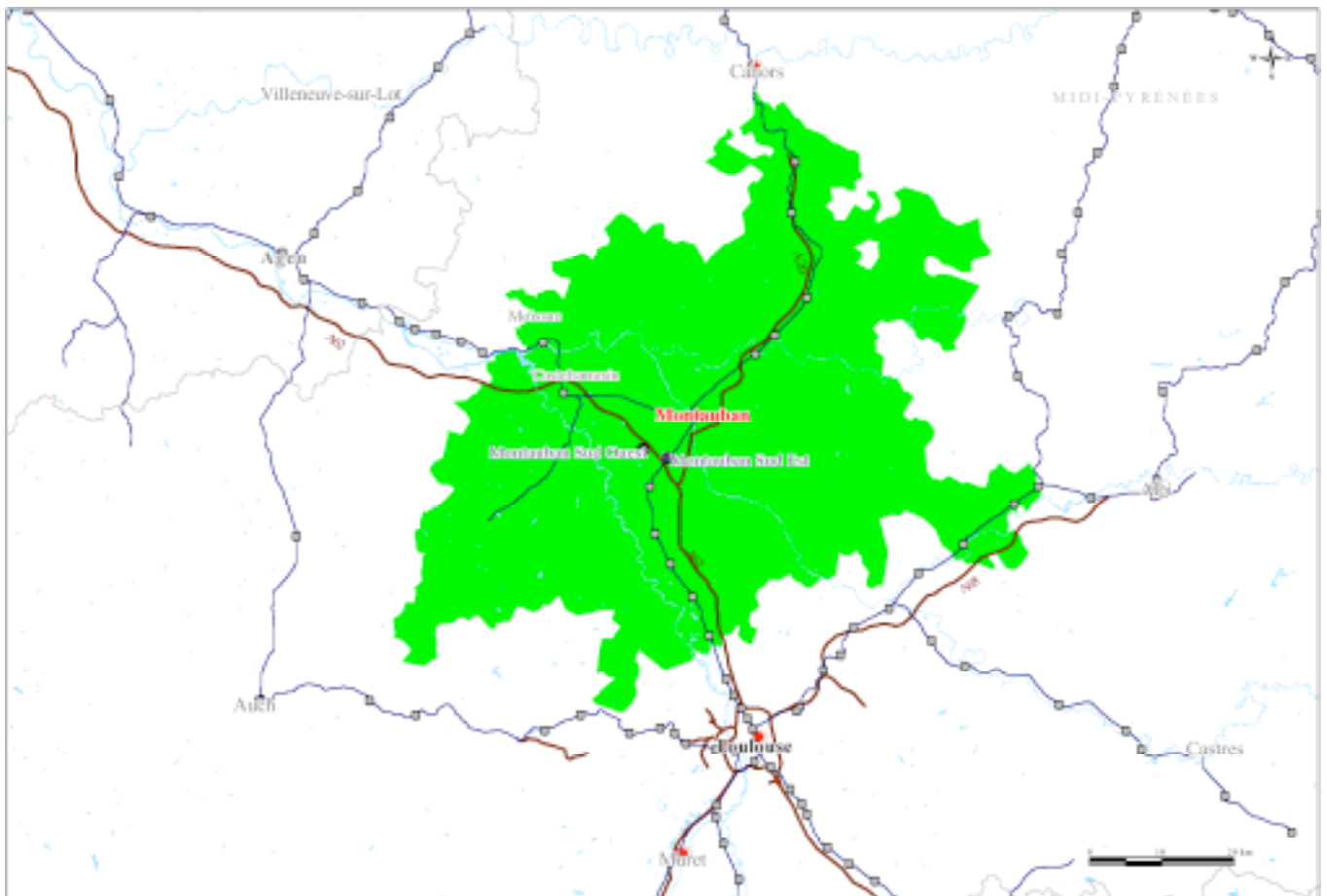
4.4. Les zones de chalandise en projet d'une gare desservant Montauban

En projet, le temps TGV à Montauban depuis ou vers Paris est nettement amélioré : de 35 à 40 minutes de gain de temps par rapport à la référence.

4.4.1. La zone de chalandise de Montauban centre se rétrécit au profit de Toulouse

Dans l'hypothèse où la gare actuelle serait conservée (scénario 3 bis), les temps de trajet depuis Paris serait de 3h33 pour Montauban et de 3h40 pour Toulouse. Les frontières de la zone de chalandise de la gare de Montauban centre avec celles d'Agen et de Toulouse évoluent par rapport à la situation de référence (carte ci-dessous).

Figure 20 – Zone de chalandise en projet de la gare actuelle de Montauban



La zone de chalandise de Toulouse s'élargit au détriment de celle de Montauban : Toulouse bénéficie d'une meilleur offre.

4.4.2. La gare nouvelle est peu éloignée de la gare actuelle

Une gare nouvelle, située directement sur la ligne nouvelle, éviterait un décrochement vers Montauban centre et permettrait une diminution du temps ferroviaire (environ 4 minutes à Montauban et 10 minutes à Toulouse pour les trains desservant Agen et Montauban) :

- _ le temps entre Paris et Montauban passerait de 3h33 (scénario 3 bis, gare actuelle conservée) à 3h29 (scénario 4 bis, gare nouvelle) ;
- _ le temps entre Paris et Toulouse des TGV desservant Agen et Montauban passerait de 3h50 (scénario 3 bis, gare actuelle conservée) à 3h40 (scénario 4 bis, gare nouvelle).

Quel que soit l'emplacement de la gare nouvelle, au sud est ou sud ouest de Montauban, sa zone de chalandise en situation de projet est alors un peu plus étendue vers Toulouse que celle de la gare centre.

Figure 21 –Zone de chalandise en projet de la gare de Montauban sud est

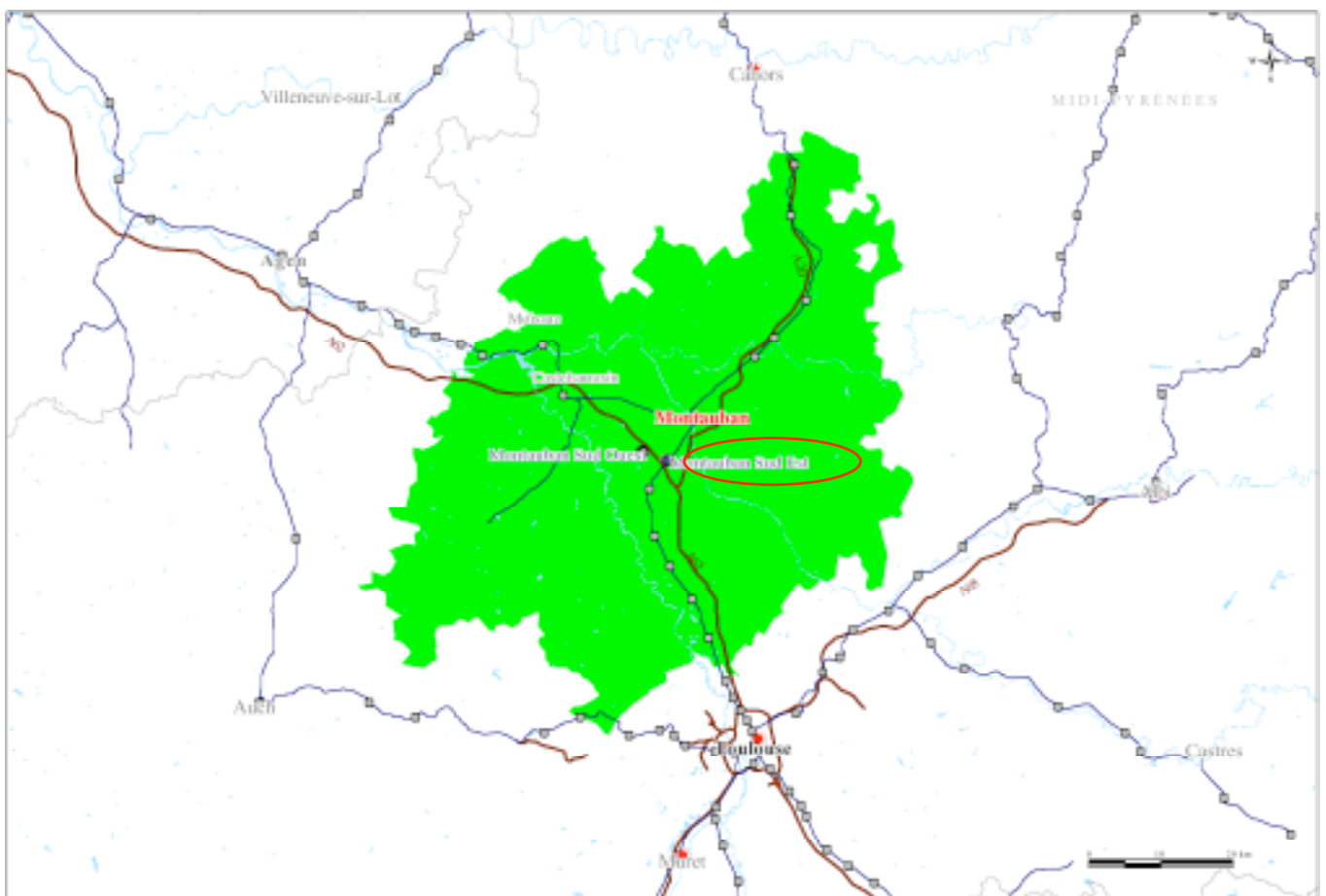
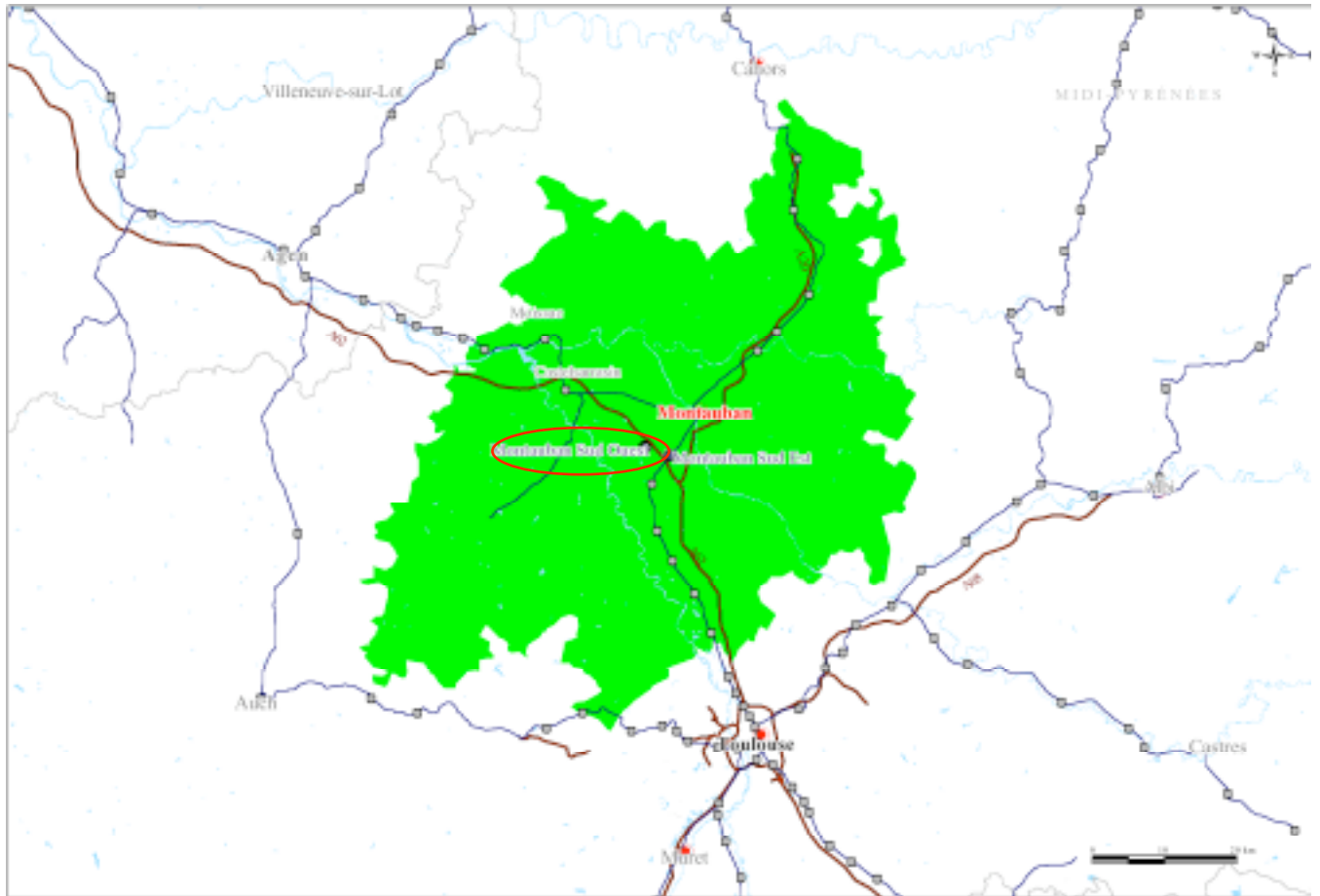


Figure 22 –Zone de chalandise en projet de la gare de Montauban sud ouest



Pour faciliter la comparaison, une vue d'ensemble des zones de chalandise est reproduite en annexe (1).

Ainsi, les zones de chalandise sont peu différentes entre le scénario gare actuelle et le scénario gare nouvelle, en raison :

- de la localisation de la gare nouvelle, en dehors de l'agglomération de Montauban, mais largement accessible : située à une distance à vol d'oiseau de 7 à 9 kilomètres de Montauban, à un quart d'heure en VP ou à 9 minutes en TER de la ville (dans l'hypothèse d'une gare nouvelle au Sud-est de Montauban, positionnée sur la ligne actuelle) ;
- des temps de trajet TGV Paris – Montauban gare centre ou gare nouvelle proches : quatre minutes séparent les deux scénarios envisagés.

4.5. Les temps de rabattement à la gare

Un indicateur « différentiel de temps moyen d'accès entre les deux gares » traduisant l'excentrement de Montauban sud (est ou ouest) par rapport aux plus grandes densités de population et d'emploi a été calculé. Ce temps supplémentaire perçu par la clientèle et venant s'ajouter au temps de parcours dans une comparaison des temps avec la gare de Montauban centre n'est pas significativement différent de zéro. En particulier, les Montalbanais sont peu pénalisés par une gare nouvelle au sud, suffisamment proche et accessible depuis Montauban.

Le temps d'accès moyen tous mode (VP et TER) des communes de la zone de chalandise à la gare est estimé entre 20 et 25 minutes.

5. PREVISIONS DE TRAFIC

Des prévisions de trafic sont calculées pour chacune des hypothèses de localisation de la gare pour la zone de Montauban. Les trois emplacements testés se distinguent par le temps de déplacement incluant le temps de trajet fer et le temps de rabattement/diffusion à la gare. De plus, le cas de la gare au sud-ouest de Montauban se distingue des autres par l'absence de connexion au réseau TER : une partie de la clientèle ne pourra, de ce fait, utiliser les trains régionaux comme elle l'aurait fait avec la gare centre ou la gare sud-est. Cette moins bonne accessibilité réduit le gain de trafic potentiel.

En comparaison avec l'hypothèse où la gare centre de Montauban est maintenue (scénario 3 bis), une gare nouvelle au sud de Montauban (scénario 4 bis) accroît globalement le trafic radial.

Cependant, les volumes de trafic se présentent différemment pour Montauban, où le gain de trafic est de :

- _ 23 000 voyageurs dans le scénario de gare actuelle,
- _ 25 000 voyageurs dans l'hypothèse d'une localisation de la gare nouvelle au sud-est de Montauban (soit 2 000 de plus qu'avec le scénario gare centre),
- _ 13 000 voyageurs si la localisation de la gare nouvelle est au sud-ouest de la ville, soit 10 000 de moins qu'avec le scénario gare centre, et 12 000 de moins qu'avec le scénario gare nouvelle sud-est.

Le tableau suivant résume les évolutions de trafic.

Figure 23 – Comparaison des gains de trafic

millions de voyageurs	Scénario 3 bis gare centre	Supplément de trafic par rapport au scénario 3 bis	
		gare nouvelle Sud-Est	gare nouvelle Sud-Ouest
gain à Montauban	+ 2,9	+ 0,002	- 0,010
gain à Toulouse		+ 0,042	+ 0,042
gain total		+ 0,044	+ 0,032

6. CONCLUSION

Les résultats de trafic montrent que la localisation au sud est de Montauban pour une gare desservant la zone apporte le gain de trafic le plus important. La gare nouvelle au sud ouest de Montauban est pénalisée par son éloignement du réseau TER.

La gare nouvelle au sud est de Montauban :

- _ **présente des conditions d'accessibilité comparables à la gare centre** : accès VP et TER ;
- _ **accroît l'accessibilité** de la population à la gare de la zone de Montauban : 290 000 habitants et 155 000 emplois supplémentaires sont à moins de 40 minutes de la gare nouvelle par rapport à la gare centre ;
- _ **est fortement concurrencée par Toulouse** qui bénéficie d'une meilleure offre ;
- _ **n'augmente pas sensiblement le temps d'accès à la gare** de la population de la zone de Montauban ;
- _ **accroît le trafic radial d'environ 44 000 voyageurs** en comparaison du scénario avec la gare centre (3 bis).

ANNEXES

1) Zones de chalandise comparées

Figure 24 – Zones de chalandise par scénario

Zone actuelle de la gare de Montauban



Zone en référence de la gare de Montauban



Zone en projet de la gare de Montauban (sc. 3 bis)



Zone en projet de la gare de Montauban sud est (sc. 4 bis)



Zone en projet de la gare de Montauban sud ouest (sc.4 bis)



2) Définitions

L'aire urbaine est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Les communes sous influence de plusieurs (au moins deux) aires urbaines sont dites multi polarisées, à contrario celles attirées par une seule aire urbaine sont dites mono polarisées. Ce concept est à la fois basé sur un critère d'urbanisme (la continuité du bâti utilisé dans la notion d'agglomération) et un critère emploi ayant trait aux navettes domicile – travail.

Le pôle urbain est une unité urbaine offrant 5 000 emplois ou plus et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain.

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



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