

Etude réalisée par :



setec organisation

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

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
1. METHODOLOGIE D'EVALUATION DE DEUX HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L'AIRE URBAINE DE MONTAUBAN.....	5
1.1 DEUX HYPOTHESES SYSTEMATIQUEMENT ETUDIEES	5
1.2 UNE GRILLE UNIQUE DE CINQ CRITERES D'EVALUATION DES DEUX HYPOTHESES.....	5
2. EVALUATION DES DEUX HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L'AIRE URBAINE DE MONTAUBAN	7
2.1 HYPOTHESE 1 : GARE-NOUVELLE SUR LA LGV EN PLUS DE LA GARE ACTUELLE MAINTENUE.....	9
2.2 HYPOTHESE 2 : UNE SEULE GARE, LA GARE ACTUELLE	16
SYNTHESE	19
ANNEXE : REPERAGE CARTOGRAPHIQUE DES HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L'AIRE URBAINE DE MONTAUBAN	21

INTRODUCTION

Synthèse des éléments dégagés par la première phase de l'étude

Doté d'un site historique densément urbanisé, l'agglomération de Montauban connaît depuis quelques années un **étalement urbain de plus en plus important** (Montauban est la troisième commune la plus étendue de France). A l'horizon de vingt ans, les enjeux du développement urbain de l'agglomération de Montauban sont donc : d'une part, organiser l'étalement urbain et, d'autre part, requalifier et développer le centre-ville.

Toutefois, la **proximité géographique de Toulouse**, dont le rayonnement métropolitain sur ses alentours ne cesse d'augmenter, peut venir **complexifier le développement urbain intrinsèque de Montauban**, indépendamment de Toulouse. Par conséquent, l'hypothèse d'une plus grande complémentarité entre les deux agglomérations n'est pas à rejeter, notamment lorsqu'il s'agit de rechercher les effets potentiels d'une grande infrastructure comme la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux - Toulouse, à des horizons de plusieurs décennies.

Une des conséquences de l'étalement urbain prononcé de l'agglomération montalbanaise est l'**usage majoritaire de la voiture particulière**, avec pour origine et corollaire un réseau des transports en commun routiers assez peu développé et difficile à adapter à cette structure urbaine.

La gare de Montauban nécessitera des aménagements pour suivre l'évolution de la demande.

Les caractéristiques urbaines du site de la gare et du quartier Villebourbon qui lui est contigu (innondabilité, forte coupure urbaine,...) contraignent le développement de la gare existante. Cependant, il faut imaginer que l'OPAH (Opération Programmée d' Amélioration de l' Habitat) en cours sur le quartier de Villebourbon aura porté ses fruits dans les dix ans à venir, ce qui, en plus des autres efforts de modernisation dans le quartier, devrait redonner une vie à ce quartier de la gare actuelle.

Objectifs de cette seconde phase d'études

Réseau Ferré de France a souhaité que soient étudiées deux grandes catégories d'**hypothèses de localisation de gares ferroviaires** de voyageurs pour l'agglomération de Montauban.

- un système de deux gares de voyageurs : 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, et à partir des réflexions précédemment menées sur la « Gare de demain », un certain nombre de possibilités d'implantation de la future gare ont fait l'objet d'une première approche, en prenant en compte :

- le contexte urbain et environnemental,
- les enjeux économiques potentiels du territoire,
- les contraintes réglementaires en matière de risques et les problématiques foncières,
- l'évolution prévisible de l'agglomération en matière de transports et de déplacements.

Parmi les différents éventualités étudiées, celles qui ont été prises ci-après comme hypothèses de gare-nouvelle dans l'agglomération de Montauban, sont celles qui semblent répondre aux perspectives de développement futur exposées par les autorités locales de l'agglomération de Montauban dans les documents qu'il a été possible de consulter, 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 les alternatives présentés ci-après sont à considérer, avant tout, comme des « **possibilités d'implantation** », qui peuvent être amenées à évoluer ou à disparaître au fur et à mesure de l'avancement de l'étude sur la LGV Bordeaux-Toulouse, puis, de l'étude du prolongement du service ferroviaire à grande vitesse vers Narbonne.

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

1.1 DEUX HYPOTHESES SYSTEMATIQUEMENT ETUDIEES

Dans le cas présent de Montauban, comme dans celui d'Agen, 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 localement et, par voie de conséquence, **quelle évaluation peut-on faire des effets de la desserte de l'agglomération par la Grande Vitesse Ferroviaire (GVF) sur la configuration future de l'agglomération ?**

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

Il s'agit d'apprécier les éventuels effets de l'amélioration escomptée du service ferroviaire sur la dynamisation de l'agglomération et réciproquement.

En quoi la localisation de la gare qui recevra les Trains à Grande Vitesse (TGV), 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 chacune des hypothèses-gare influencera l'évolution de l'actuel quartier autour ou devant la gare et, par voie de conséquence, **quelle évaluation globale peut-on faire des mutations potentielles du quartier actuel de la gare dans chacune de ces hypothèses ?**

E. Critères relatifs aux enjeux fonciers et aux capacités réelles de développement autour de la gare-nouvelle

En rapport avec l'enjeu que représenterait l'arrivée des TGV dans chacune des deux hypothèses et en fonction du parcellaire et du bâti existant aux alentours de la gare (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 des valeurs foncières sur les potentialités de développement autour de la gare ?**

2. EVALUATION DES DEUX HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L'AIRE URBAINE DE MONTAUBAN

Les deux hypothèses qui sont évaluées ci-après, résultent des différentes considérations recueillies au cours du diagnostic pour ce qui concerne l'agglomération de Montauban, ainsi que de l'examen des conditions actuelles d'organisation de l'agglomération, dans sa topographie et dans l'évolution constatée de son développement.

Ces hypothèses résument les deux grandes catégories de solutions qui ont été extraites de positions générales ou dégagées d'entretiens organisés dans le cadre de la présente étude.

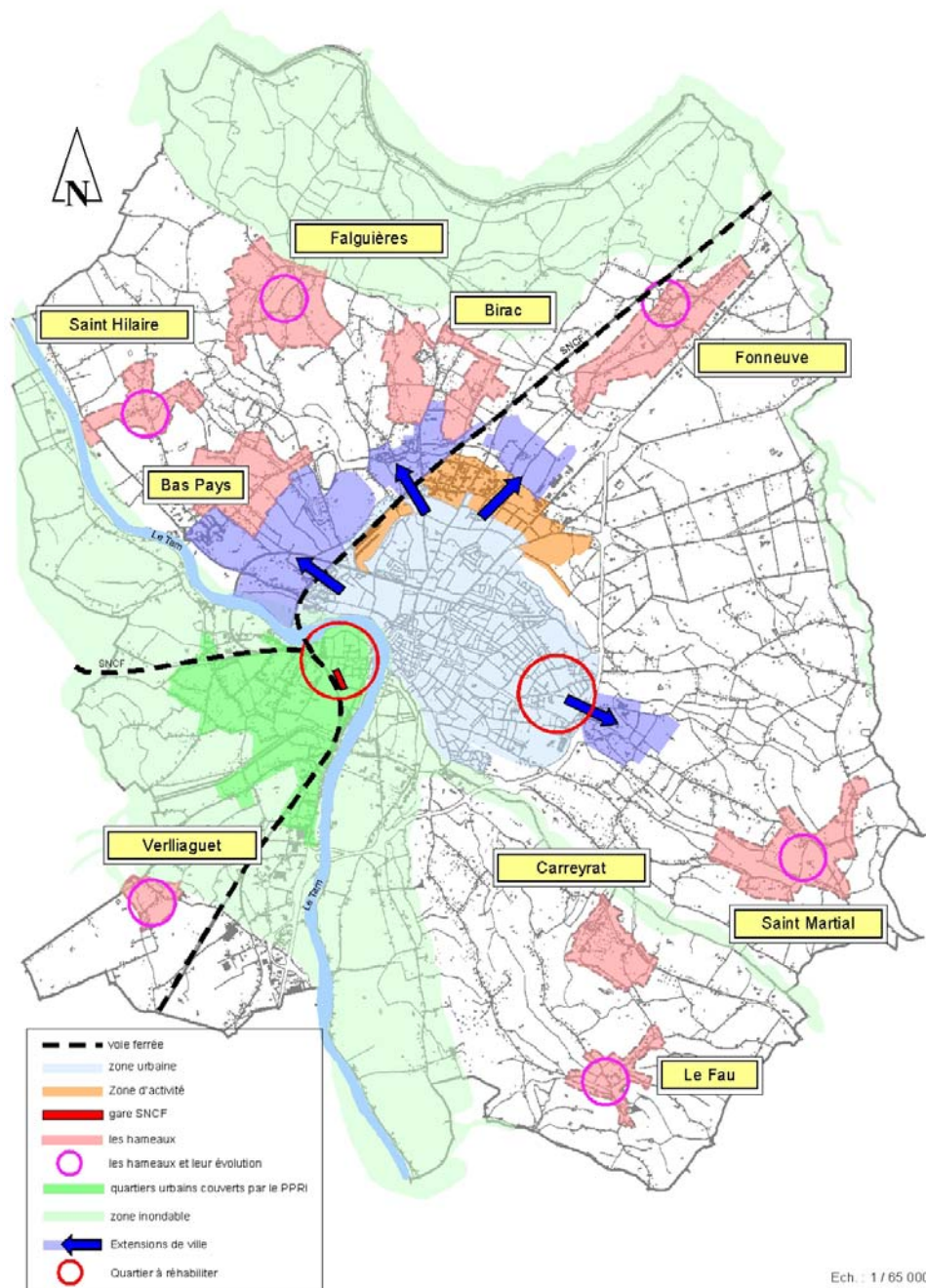
Elles résultent :

- du **caractère particulier des tracés ferroviaires de part et d'autre de la gare actuelle**
 - rayons courts de la ligne Toulouse-Bordeaux par rapport à ceux imposés par la grande vitesse,
 - débranchements en deux sections vers Limoges ou vers Bordeaux immédiatement au nord de la gare. Ces débranchements exigent que les continuités d'exploitation en interconnexion de la LGV avec la ligne de Limoges soient examinées avec beaucoup d'attention dès la phase actuelle des investigations car la position de ou des gares deviendra déterminante .
- de la **position de l'emprise dans son site**, notamment par rapport au champ d'expansion des crues,
- de superficies ferroviaires très importantes au voisinage immédiat du Bâtiment Voyageurs (BV) de la gare
- de la **composition urbaine du quartier de Villebourbon**, en étoile convergente vers la gare, dont chaque avenue correspond à un des 3 ponts qui franchissent le Tarn
- de la **capacité de ce quartier à évoluer par restructuration, renouvellement, densification**, notamment par l'intensité des espaces publics très variés et utilisables pour des événements ou installations à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération,

Mais elles résultent aussi de:

- l'argument économique, très important pour Montauban, que représente sa proximité de l'agglomération de Toulouse, l'une des agglomérations de France qui se développent le plus,
- l'évolution potentielle de l'agglomération, à la fois vers le nord-est comme le préconisent les documents d'urbanisme, mais aussi au sud, dans l'espace qui sépare le début de "la rocade" et la partie de l'A 20 qui la prolonge au sud, jusqu'au carrefour avec l'A 62.

Les enjeux du développement urbain de l'agglomération montalbanaise



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 : au sud-ouest de Montauban,

Il s'agit d'une localisation au sud-ouest de Montauban, délimitée approximativement à l'Est par l'A 20, au Nord-Ouest par la voie ferrée classique, au Sud par l'A 62 et au Nord par la RD 39.

C'est un espace quasiment plat, voué aujourd'hui à une polyculture. Sa **situation** et **l'ampleur des territoires concernés** permettent d'imaginer une **grande potentialité de développement** à l'avenir.

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. En fonction de la géographie des lieux entre les deux villes, la situation de cette gare nouvelle commune à Agen et de à Montauban serait donc presque assurément 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 : au sud de Montauban

A. Effet « Réseau ferroviaire »

- La gare-nouvelle située **sur la LGV** elle-même serait ainsi implantée au sud du raccordement entre la ligne classique Bordeaux-Toulouse avec celle de Limoges. Cela laisserait ouvertes toutes les possibilités d'exploitation des différents réseaux sans rebroussement (en toute rigueur : sauf des services Limoges-Bordeaux ou Cahors-Bordeaux pour lesquels on souhaiterait qu'ils desservent Montauban).

Elle serait située **suffisamment loin de la gare classique de Montauban**, pour faire de cette dernière une halte du service TER vers le Sud, si le développement économique et urbain du secteur s'amplifiait avec l'effet TGV. Il faut cependant rappeler que le peu de fécondité économique de la gare-nouvelle Valence TGV sur son environnement proche pourrait en faire douter. Il faut quand même préciser que le rythme et les potentialités de développement économique du nord de la région urbaine de Toulouse n'ont rien à voir avec Valence, et que 30/35 kilomètres du centre de Toulouse sont incomparables en terme d'influence directe par rapport aux 100 km séparent la gare-nouvelle de Valence et Lyon (même en appliquant un correctif de taille entre les influences des agglomérations de Lyon et de Toulouse sur les secteurs qui les environnent).

Dans ce cas de figure, la gare nouvelle serait au centre d'un espace encore peu ou pas urbanisé. Pourraient y être développées des **activités valorisantes pour l'agglomération qui nécessiteraient d'être situées au contact immédiat de la gare desservies par les TGV**, sans pouvoir se conformer aux contraintes de morphologie urbaine du quartier de la gare actuelle (taille des îlots, dispositions d'organisation du bâti, caractère des lieux). A plus long terme, une telle gare TGV, ainsi accessible également par la route et l'autoroute, pourrait en concertation avec Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) d'alors du Grand Toulouse et de Montauban, s'avérer très utile à la **structuration d'un pôle urbain qui serait à développer dans le futur**.

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

Ce point est particulièrement complexe car les études d'effets économiques de la LGV sur l'ensemble du territoire Bordeaux-Toulouse (volet1-livret 2 de la présente étude), comme l'examen approfondi des ouvrages publiés et nos propres investigations concernant l'évaluation des effets de la "LGV Méditerranée" sur le développement, montrent que la GVF profite aux très grandes agglomérations ou à celles qui ont ou vont mettre en place des mesures complémentaires (mesures dites "d'accompagnement" et souvent préalables à la LGV).

Dès lors deux alternatives sont envisageables :

- soit la GVF **ne devrait pas avoir d'effet significatif sur le développement économique de Montauban**, et dans ce cas, il n'y aurait pas d'effort à faire pour optimiser la position respective de la gare sur la LGV et l'évolution de l'organisation de l'agglomération (au mieux, mettre en œuvre honnêtement l'hypothèse 2 ci-après),
- soit la GVF peut **susciter à Montauban des installations économiques nouvelles**, qui seraient intéressées par le Lot-et-Garonne et par Toulouse, et dans ce cas, il faudrait avoir installé la gare-nouvelle dans un espace déjà favorable à l'expansion économique et urbaine de la future conurbation.

A Montauban, pour être à l'échelle de temps, d'investissement et de demandes à satisfaire, il ne pourrait s'agir que d'une anticipation stratégique de Montauban par rapport à une future stratégie d'organisation du nord de l'agglomération toulousaine concertée avec le **Grand Toulouse** et la **Région Midi Pyrénées**.

L'exemple de Mâcon qui n'a pas accroché le développement de la ville à sa nouvelle gare, **ne doit pas être une contre-performance trop présente** dans les orientations de Montauban, car Mâcon est loin de toute influence de grandes agglomérations. De plus, à Mâcon la continuité entre la ville actuelle et le potentiel quartier de la gare TGV a été coupée par la conception postérieure à la gare d'une immense emprise d'échangeurs à péage qui a détruit la cohésion territoriale avec le reste de la ville, déjà difficile en raison du relief.

Ce positionnement de la gare nouvelle entraînerait logiquement un **développement autour d'elle, au Sud-Ouest de l'agglomération**. Or, les écrits relatifs au développement urbain de la ville privilégient jusqu'alors un développement économique vers le Nord-Nord-Ouest. La contradiction n'est qu'apparente car il est préférable de structurer le quartier d'une gare nouvelle TGV autour des activités qui profitent assez directement de la grande vitesse ferroviaire, c'est-à-dire des activités distinctes de celles visées par les développements prévus au Nord-Nord-Ouest.

En effet, cela ne devrait pas poser de problème pour la configuration urbaine de Montauban de voir se développer au Sud, dans quinze/vingt ans, à l'intérieur d'un site économique élargi jusqu'à l'A 62, des centres de formation, des usines de composants, des back-office et services spécialisés de maintenance hyper-pointus liés à l'aéronautique ou au spatial par exemple, organisés dans un espace urbain conçu à l'occasion de l'installation d'une gare TGV.

Cependant, la crédibilité décisionnelle d'une gare-nouvelle sur la LGV nécessiterait, comme évoqué au point précédent, une **initiative régionale ambitieuse**.

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

L'emploi de nombreux montalbanais dépend déjà de l'activité de l'agglomération de Toulouse, soit qu'ils y travaillent pour la plupart, soit que leurs activités y sont liées.

Pour les activités montalbanaises travaillant en relation de pôle avec des activités basées dans la région toulousaine, leur regroupement dans un secteur urbain au sud de Montauban, facilement accessible depuis Toulouse, serait certainement un **argument qui pourrait faciliter leur identification et, donc, leur développement**.

Au développement actuel centré sur Montauban, serait ajouté un **quartier de la gare TGV assez compact** dont le positionnement gagnerait à être calé en complémentarité avec les besoins du pôle économique de Toulouse.

Cependant à quelques kilomètres du centre de Montauban, ce pôle resterait tout à fait montalbanais et accrocherait Montauban :

- **à la LGV** pour toujours, alors qu'une desserte par les services à grande vitesse en dérivation de la LGV entraînerait toujours des négociations plus difficiles avec l'exploitant ferroviaire car les allongements de temps de parcours seraient d'autant plus importants,
- **et au pôle économique de Toulouse**, car ce site nouveau à urbaniser peut trouver un positionnement qui l'identifierait en tant que **pôle de développement nouveau générant sa propre périphérie**. Il s'agit d'un exemple type d'illustration de ce que les spécialistes d'aménagement désignent par le développement d'agglomérations multipolaires.

On pourrait d'ailleurs présenter cette hypothèse comme une valorisation d'effets réciproques fondée sur l'amélioration du service ferroviaire et sur la dynamisation de l'agglomération.

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

Les conséquences d'un tel positionnement d'une gare nouvelle sur le quartier de la gare actuel apparaissent limitées puisqu'il ne tire que très peu parti de la proximité de la gare aujourd'hui.

Au contraire, on pourrait imaginer un **renouvellement de l'habitat et des services à la personne**, fondé sur la réelle possibilité d'être **identifié** par les nouveaux arrivants comme un **quartier appartenant à un centre-ville redéfini**, en interface avec le bassin économique toulousain par une liaison ferroviaire cadencée.

Les possibilités de développement du quartier de Villebourbon, dans ces perspectives, peuvent être conceptualisées de la manière suivante :

Tout d'abord, cette hypothèse met en exergue la **mise en valeur des espaces urbains** : requalification des espaces publics (places et autres espaces piétons) et création de connexions de toute nature (naturelles, piétonnes, fluviales) au centre-ville.

Le parc de logements pourrait voir arriver, dans une proportion encore plus importante, les cadres toulousains (avec leur famille), ce qui correspondrait selon le diagnostic fait en première partie d'étude à environ 10% du développement du parc de logements dans l'agglomération, sur les 20 prochaines années. Cette tendance se traduirait par la **poursuite et le renforcement de la politique de réhabilitation des logements du quartier de Villebourbon** (essentiellement sous la forme de petits logements adaptés à une typologie de « population de centre-ville » étudiants, célibataires, jeunes couples), par le maintien du parc social et par la construction de nouveaux logements à l'Ouest de l'actuelle gare (habitat peu dense plus enclin à l'accueil des familles), selon les conditions impliquées par le PPRI (Plan de Prévention des Risques Inondation).

Cette valorisation de l'habitat s'accompagnerait d'une **valorisation des commerces de proximité** et de la **création de services liés au fonctionnement d'une gare TER** essentiellement fréquentée par des usagers effectuant des trajets « domicile-travail » sur la journée.

En parallèle, le quartier verrait la réhabilitation des équipements actuels et l'installation d'**activités économiques liées au tertiaire**, aux activités de fret et complémentaires aux activités qui s'implanteront sur ce site n°1.

Enfin, la création d'une gare TGV sur ce site n°1, suffisamment loin du centre-ville de Montauban ne remet pas en cause, voire confirme, l'intérêt **d'un pôle d'échanges multimodal** autour de la gare TER (navettes ou TER entre les deux gares).

E. Enjeux fonciers et capacités réelles de développement autour de la gare-nouvelle

La crédibilité des perspectives de développement connexes au choix de ce site (accueil d'entreprises, création d'un véritable quartier de la Gare...) est attachée à la mise en place de procédure permettant une maîtrise du foncier comme par exemple la **procédure d'aménagement différé** qui permet de se préserver de **l'évolution intempestive des valeurs foncières** jusqu'au moment des opérations.

D'ailleurs, le site étant aujourd'hui occupé par la polyculture, il faudra obligatoirement envisager :

- d'une part, une politique d'acquisition foncière d'envergure,
- d'autre part, la **réalisation d'aménagements** (voiries, réseaux, raccordement à l'A 20,...) importants.

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 »

La raison d'être d'un tel choix de localisation relève en grande partie de l'**économie du transport ferroviaire**. Cependant, on peut en faire une évaluation positive si on imagine qu'il y aura plus d'arrêts, plus de fréquences et donc un meilleur service ferroviaire à longue distance, en regroupant sur cette gare :

- les usagers des deux agglomérations d'Agen et Montauban et de leurs actuels bassins de rabattement "grandes lignes" (Villeneuve/Lot,...),
- et en plus, les usagers du faisceau ferroviaire de Cahors, Brive, Limoges.

Il est à noter qu'aucun échange TER/TGV ne pourra se produire dans cette gare.

Par ailleurs, il ne s'agit pas de créer autour de cette gare nouvelle une ville nouvelle. Elle **désorganiserait le maillage traditionnel** des villes sur l'axe de l'entre-deux mers. De plus, elle serait vouée à l'échec car positionnée en total contre-courant des tendances constatées récemment (voir diagnostic Volet 1 de la présente étude) et qui révèlent la très grande rapidité de réorganisation du maillage urbain du territoire de l'axe sur les villes et agglomérations les plus peuplées. Ce choix d'implantation de la gare-nouvelle à 30/35 kilomètres au nord de Montauban (à l'opposé de Toulouse) **priverait cette gare de la clientèle alternante actuelle et future entre Montauban et Toulouse**, et donc de fait **réduirait le service ferroviaire rendu**.

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

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

Tout au plus peut-on penser que le trafic Grandes Lignes de la gare actuelle deviendrait vite spécialisé sur la branche Sud de l'axe Limoges-Brive-Cahors-Montauban-Toulouse-Barcelone et Montpellier, ce qui pourrait être vu comme un positionnement intéressant à exploiter. En effet, Montauban aurait toute légitimité culturelle et historique à s'inscrire dans une **perspective d'organisation du territoire européen** qui ferait une véritable région Grand-Sud/Arc Méditerranéen de Limoges à Barcelone et Montpellier. Cette perspective n'est d'ailleurs pas si loin de la politique européenne des régions (Interreg), définie il y a quelques années.

Dans cette orientation, le **quartier de la gare de Montauban** prendrait une importance dans l'agglomération qu'il n'a pas aujourd'hui.

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

A priori, il faudrait exclure totalement toute possibilité de laisser faire sur le site de cette gare à grande vitesse entre Agen et Montauban un quelconque embryon de développement d'un quartier de la gare TGV. La présence d'une halte sur un système ferroviaire, même à grande vitesse, située à plusieurs dizaines de kilomètres de deux villes chef-lieu- Agen et Montauban- ne constitue pas le potentiel de conditions requises pour créer une ville. Il n'y aurait aucune chance de réussir autre chose que ce qui s'est fait, et pas fait, à Vendôme ou à Mâcon-Loché.

Par contre, il faudrait choisir de localiser cette gare **près d'un bourg existant** afin de profiter du contrôle social et du minimum de services d'accueil que ce village pourrait ainsi assurer. Pour éviter néanmoins toutes les pressions qui conduiraient au mitage autour de ce village, et plus largement au mitage de l'espace physique et économique de la vallée de la Garonne autour de cette gare, il faudrait, au moyen de Plans Locaux d'Urbanisme, prendre la précaution de **contraindre les possibilités de transformations d'usage des sols alentour de la gare** sur un rayon de quatre ou cinq kilomètres au moins.

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

Les hypothèses faites sur l'évolution du quartier de la gare suivraient, dans ce cas de gare intermédiaire entre Agen et Montauban, les mêmes tendances que dans l'hypothèse précédente. Cependant, les questions relatives au transport collectif (organisation des réseaux de bus) se présenteraient évidemment en des termes très différents.

E. Enjeux fonciers et perspectives de développement autour de la gare-nouvelle

Il est clair que la réussite d'une opération d'envergure, telle qu'on peut l'envisager pour ce site n°2 en pleine campagne, dépendrait essentiellement de la **mise en place**, le plus tôt possible, d'une **politique de contrôle** et d'**acquisition foncière** des terrains qui seraient retenus pour la gare.

2.2 HYPOTHESE 2 : UNE SEULE GARE, LA GARE ACTUELLE

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

Dans certaines hypothèses de constitution et d'exploitation du réseau ferroviaire, le dispositif à évaluer pourrait correspondre au système double constitué d'un tracé de **LGV directe** accompagné d'un **raccordement de la LGV à la ligne classique** vers Bordeaux, à l'ouest ou au sud-ouest de Montauban. Ce raccordement pourrait se faire à proximité de Montauban ou depuis Agen.

Ces dispositions impliqueraient la desserte de Montauban par les services ferroviaires à Grande Vitesse, dans la gare actuelle.

Le site et l'espace ferroviaire disponible de la gare pourraient convenir puisqu'il ne s'agirait que de **quelques trains supplémentaires par jour**, par rapport à la situation actuelle. L'organisation de la composition urbaine du quartier de la gare :

- Elle est suffisamment **bien composée et "cousue" avec le cœur de l'agglomération** par sa connexion directe avec les trois ponts sur le Tarn.
- Elle **présente des capacités d'accueil suffisamment importantes**, pour que toutes les fonctions-gare puissent être maintenues dans la gare actuelle.

2.2.2 Evaluation des différents effets d'une telle organisation

A. Effet « Réseau ferroviaire »

Ce choix n'entraînerait quasiment **aucune amélioration du service ferroviaire** par rapport à la situation actuelle, s'il n'y avait pas de bretelle directe au plus près de Montauban entre la LGV et la connexion au réseau classique pour rejoindre la gare actuelle. Selon cette hypothèse, les trains depuis Toulouse rejoindraient Montauban par la ligne classique et ceux venant de Bordeaux auraient rejoint la ligne classique à Agen pour desservir ensuite Montauban.

On doit craindre qu'il y ait **moins de services ferroviaires Toulouse-Bordeaux qui stoppent à Montauban**, en raison du double gain de temps d'utiliser la LGV directe par rapport à la ligne classique et de ne pas s'arrêter à Montauban.

De même, la connexion du réseau Nord (Limoges-Brive-Cahors) avec la LGV, ne serait pas possible sans rebroussement en gare de Montauban (très pénalisant en exploitation et en image). Cet exemple existe en gare Saint Charles où le faisceau Toulon repart après rebroussement avec un temps d'escale de l'ordre de 15/20 minutes en moyenne).

La solution serait que soit réalisée un raccordement direct Nord-Ouest/Nord-Est (faisceau Limoges et faisceau Bordeaux) qui éviterait la gare de Montauban.

Mais cela ferait ainsi perdre à Montauban un de ses atouts de développement historique (ce qu'Avignon a laissé passer lors de la conception de la "LGV Med", où la gare d'Avignon TGV n'est plus située que sur la desserte de la moitié de la façade méditerranéenne de l'Europe alors que la gare initiale PLM assurait tous les mouvements, vers l'Est comme vers l'Ouest).

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, car la gare resterait là où elle est, disposée sur les voies classiques comme aujourd'hui.

C-D. Effets sur l'organisation future du quartier de la gare

La gare et les quartiers entourant celle-ci bénéficieraient de "**l'effet TGV**", de manière plus directe que l'autre hypothèse (effet d'image, inducteur de redynamisation économique et de valorisation pour le quartier).

Cela pourrait impliquer un **renforcement du rôle du quartier Villebourbon** vis-à-vis du centre-ville et une **densification du quartier à l'Ouest de la gare** (selon les possibilités offertes par le PPRI). Le développement de ce secteur induit la nécessité d'**établir des liaisons de différentes nature** (paysagères, sociales et économiques) tant vers l'Est (en direction de centre-ville) que vers l'Ouest (améliorer les franchissements de la voie ferrée vers le quartier Sapiac).

La présence directe de la GVF en gare (actuelle) de Montauban serait l'occasion de faire **basculer véritablement le développement de Montauban vers la rive gauche du Tarn** :

- implantation de grands équipements sur les friches, à proximité du centre-ville, porteurs de dynamisme et vitrines de l'activité montalbanaise (exemple : le siège d'une CCI),
- implantation de bureaux tertiaires vouées à des entreprises spécialisées (ex : expertise comptable...).

L'hypothèse d'une valorisation économique du quartier doit être accompagnée par une **revalorisation des commerces de proximité**, l'implantation d'une **offre hôtelière** adaptée à une gare TGV, par l'aménagement de cellules commerciales sur la place Lalique et enfin par l'amélioration de services connexes à la gare (restauration, "bibliothèque de gare" : magasin Relay ou autre...).

Cette polarisation sur la gare confirme le rôle du quartier-gare comme **nœud principal de l'intermodalité montalbanaise** :

- réorganisation et renforcement obligatoires des réseaux de transports collectifs,
- réorganisation de la circulation routière autour de la gare : amélioration de la desserte de la gare, création de liaisons inter-quartiers...
- partage des espaces urbains entre les différents modes de transports (VP, deux-roues, taxis, bus,...).

E. Enjeux fonciers et capacités réelles de développement autour de la gare future

Les conditions de maintien d'un site unique de gare dans la gare SNCF actuelle de Montauban ne soulèvent pas d'enjeux financiers importants. En effet, les **emprises foncières actuelles du site de la gare semblent être largement suffisantes** pour accueillir les conséquences du maintien de la réception de la GVF dans la gare actuelle, après la réalisation de la LGV.

Les enjeux concernent plutôt le **renouvellement urbain des nombreuses friches commerciales et industrielles** du quartier de Villebourbon, dont la valorisation et la réutilisation sont nécessaires pour amorcer la redynamisation du secteur, surtout dans la perspective de faire **basculer une partie du développement de l'agglomération montalbanaise en rive gauche**. Sans être impérative pour la réussite des effets induits par l'amélioration des services ferroviaires, mais pour en déclencher plus facilement la mise en œuvre, la ville de Montauban où un opérateur qu'elle aurait désigné, pourrait valablement pratiquer une **politique active d'acquisition foncière** dans le secteur.

La création de liaisons vers le centre-ville (mails piétonniers, pistes cyclables, aménagement des quais du Tarn,...) et l'amélioration des conditions de circulation sur les principales artères menant à la gare nécessiteront également l'acquisition d'espaces privés nécessaires à ces aménagements.

Enfin, quelque soit le type d'aménagement envisagé, le développement urbain, économique et touristique du secteur de la gare actuelle de Montauban est de toute façon contraint par le règlement du PPRI (installation de nouvelles activités). Il faudra sans doute attendre la réalisation des travaux de protection du quartier pour savoir clairement quel type de projet urbain est envisageable dans le secteur gare.

SYNTHESE

Tableau récapitulatif

Effet	Hypothèse 1 Gare-nouvelle+gare actuelle		Hypothèse Gare unique sur site actue
	LOCALISATION 1 Interne à l'agglomération	LOCALISATION 2 Entre Agen et Montauban	
A. Effet réseau ferroviaire	Une gare-nouvelle suffisamment éloignée de la gare classique pour en faire à long terme une halte du service TER vers le Sud	Aucun échange possible TER/TGV en gare Un meilleur service ferroviaire à longue distance	Aucune amélioration du service ferroviaire
B. Effets sur l'Organisation actuelle et future de l'agglomération	Développement du Sud-Ouest de l'agglomération, grâce à un pôle économique, spécialement conçu à l'occasion de l'implantation de la gare TGV.	Pas de modification importante de l'organisation actuelle de l'agglomération. Au mieux, meilleur positionnement du quartier de la gare actuelle dans l'agglomération.	Pas d'influence directe sur l'organisation de l'agglomération car la gare resterait là où elle est
C. Effets sur l'Organisation future du quartier de la gare	Un quartier de la gare TGV assez compact et spécialement dessiné	Localisation de la gare-nouvelle "dans la nature" mais à proximité d'un bourg existant pour assurer les services minimum nécessaires. Stérilisation des possibles transformations d'usage autour de la gare	Renforcement du rôle du quartier Villebourbon grâce à l'effet TGV Basculement partiel du développement du centre de Montauban sur la Rive Gauche du Tarn :
D. Avenir de l'actuel « Quartier de la gare »	Un quartier du centre-ville en relation avec l'extérieur du département: <ul style="list-style-type: none"> renouvellement de l'habitat et des services à la personne, valorisation des commerces de proximité, installation activités tertiaires, aménagement d'un pôle d'échanges. 	Le quartier d'aujourd'hui en cours de transformation <ul style="list-style-type: none"> renouvellement de l'habitat et des services à la personne, valorisation des commerces de proximité, installation d'activités tertiaires, aménagement d'un pôle d'échanges 	<ul style="list-style-type: none"> implantation de bureaux tertiaires, revalorisation des commerces de proximité, implantation d'une offre hôtelière, aménagement d'un pôle multimodal
E. Les enjeux fonciers et les capacités réelles de développement	Engagement d'une procédure d'aménagement différé afin de préserver l'évolution intempestive des valeurs foncières.	Mise en place d'une politique de contrôle des mutations d'usage des terrains situés dans un large périmètre autour du site retenu pour la gare	Pas d'enjeux financiers importants car les emprises foncières actuelles de la gare sont suffisantes Mise en place d'une politique active d'acquisition foncière dans le secteur

Conclusion

Au regard de l'évaluation des différents effets induits par chacune des deux hypothèses étudiées, l'implantation d'une gare-nouvelle, au sud de Montauban, est l'hypothèse qui permettrait la desserte de l'agglomération par des trains circulant directement sur la ligne à grande vitesse alors que les deux autres hypothèses correspondent à des fins de parcours plus hybrides pour les usagers de la grande vitesse.

Par ailleurs, outre la possibilité à long terme, de faire de la gare nouvelle sur la localisation n°1 une halte du service TER vers le sud, cette localisation permettrait de développer au fur et à mesure des besoins ou des opportunités un pôle économique important autour de la gare avec les retombées économiques, sociales et urbaines qui en découlent. Enfin, cette hypothèse pourrait permettre de bien rendre complémentaires les installations économiques sur le site urbain non-compact à réaliser autour de la gare-nouvelle et sur le site interne du quartier de Villebourbon, qui par l'intermédiaire de la gare actuelle sur la ligne de Limoges serait directement connecté en site propre ferroviaire avec la gare-nouvelle .

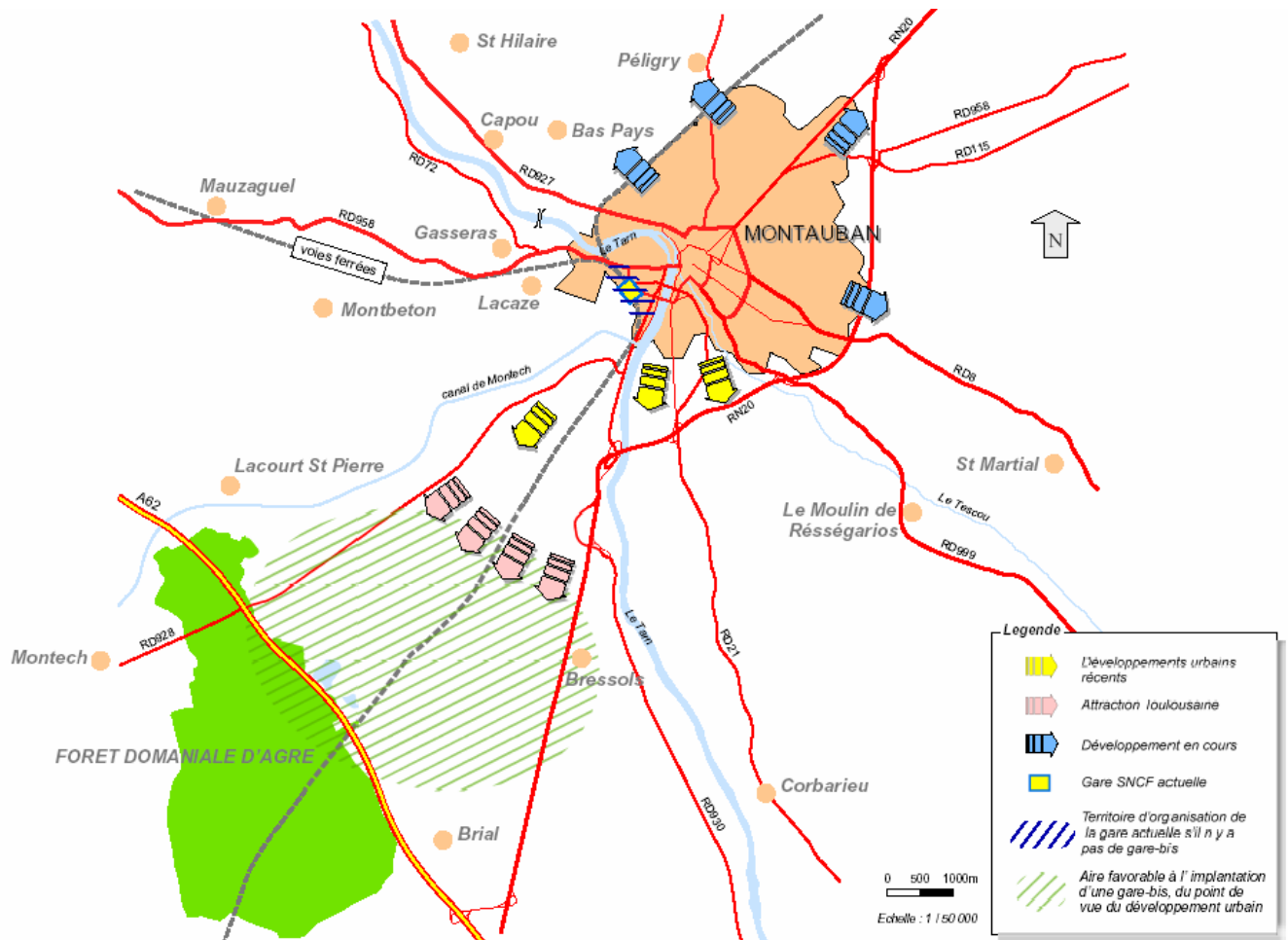
En comparaison, l'hypothèse d'une gare-nouvelle, entre Agen et Montauban, de même que le maintien de tous les services ferroviaires dans la gare actuelle, sont un peu moins ambitieuses. Elles n'apporteraient une moindre amélioration réelle du service ferroviaire actuel, et moins d'arguments nouveaux pour renforcer le développement de l'agglomération de Montauban.

Cependant, l'« effet desserte par un service ferroviaire TGV renforcé » à attendre de l'hypothèse 2, pourrait favoriser le développement de Montauban sur la Rive Gauche du Tarn grâce à ce renforcement des atouts du quartier de la gare actuelle.

ANNEXE : REPERAGE CARTOGRAPHIQUE DES HYPOTHESES DE LOCALISATION DE GARE FUTURE DANS L'AIRE URBAINE DE MONTAUBAN

La carte ci-après situe :

- l'aire favorable à l'implantation d'une gare-nouvelle du point de vue du développement urbain (hypothèse 1),
- 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^e étage
31000 Toulouse
Tél. : 05 34 44 15 60
Fax : 05 34 44 10 66
Internet : www.rff.fr



**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**



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