

REUNION DE GROUPE DE TRAVAIL GT8b

GARE nouvelle de MONTAUBAN

Type de document	RELEVÉ D'ÉCHANGES ET DE CONCLUSIONS
Groupe de travail	GT8b
Date de la réunion	18 Juillet 2011
Lieu de réunion / Salle	MONTAUBAN
Référence	GPSO-11-RFF-2-CRT-1104web

1. Objet de la réunion

Mettre en place le groupe de travail « gare » en tant que dispositif de concertation, proposant d'associer l'ensemble des acteurs locaux et régionaux pouvant avoir une interface avec la nouvelle gare de Montauban.

Recueillir les avis sur les fonctionnalités et le pré-programme de la gare.

Recueillir les projets de territoire pouvant être pris en considération dans la rédaction du programme de la gare nouvelle.

Un pré-programme (projet) de la gare a été adressé préalablement aux participants.

2. Déroulement de la réunion

Présentation RFF (document consultable sur le site www.gpso.fr)

RFF rappelle le contexte de l'évolution du **mode de gouvernance des gares** (rapport F. Keller « la gare contemporaine »), et les 4 secteurs en interface sur un programme de halte ou gare :

- le secteur urbain ou périurbain (ville, agglomération, état) pour le quartier ou le territoire,
- l'interface transport (état, AOT, Gares et Connexions) pour les échanges multimodaux, bus, parkings, taxis...
- le service aux clients (Gares et Connexions, Exploitant ferroviaire) pour le bâtiment voyageurs, les commerces et services, la circulation des voyageurs,
- le secteur ferroviaire (RFF) pour les équipements voies, quais, et autres installations ferroviaires.

RFF présente les estimations « **trafic voyageurs** », aujourd'hui sans GPSO de l'ordre de 26 millions, en 2020 d'environ 46 millions (croissance naturelle + voyageurs supplémentaires liés à la mise en services des lignes nouvelles Tours/Bordeaux, contournement Nîmes/Montpellier, à la mise en place du cadencement et au développement TER).

En 2020, GPSO devrait apporter 5 à 6 millions de voyageurs TaGV et SRGV supplémentaires.

Prévision de trafic et desserte de la gare de Montauban :

- le trafic est estimé à **près d'1,2 million de voyageurs/an** pour la gare nouvelle de Montauban, et à 740 000 voyageurs/an pour sa gare existante, après mise en service GPSO
- 13 allers-retours TaGV vers Paris ou Toulouse
- 5 allers-retours TaGV sont prévus vers Bordeaux ou le Sud-est (Marseille, Nice, Barcelone)
- en desserte sud-sud, 5 allers-retours TaGV pourraient être envisagés vers Bayonne et l'Espagne, ou Hendaye, sans passer par Bordeaux.

Un projet de préprogramme détaillé de la gare ayant été remis préalablement aux membres du groupe de travail, RFF sollicite les avis des participants sur les principales fonctionnalités et le dimensionnement envisagé pour la gare.

3. Relevé des échanges et des contributions

Sur les études, il est fait observer que la **zone de chalandise** ne prend pas suffisamment en compte le Nord Toulouse.

RFF indique que la zone tertiaire orange de la carte (page 12 du diaporama) est une zone d'accessibilité routière de 45 minutes autour de la gare ; cela ne conclut pas sur l'attrait éventuel de cette desserte pour des personnes à plus de 45 minutes de la gare.

Aménagements de la gare

Le syndicat des taxis fait observer que les places de taxis, prévues au nombre de 8, semblent insuffisantes et pourraient être portées à 10 places.

Places de parking : le chiffre de 560 places de parking VL longue durée est jugé sous-dimensionné, particulièrement au regard des estimations faites pour la gare d'Agen (1250 places).

RFF indique que les hypothèses et calculs pris en compte figurent dans le préprogramme au paragraphe « Annexe – Note dimensionnement des autres espaces à destination des voyageurs ». La méthode est bien sûr équivalente pour les 2 gares ; l'écart constaté trouve sa justification dans la donnée de base prise en considération : nombre de voyageurs estimé en jour de pointe sur 1 sens, soit 6250 pour Agen c/ 3300 pour Montauban.

Parallèlement, la DDT insiste sur l'intermodalité, qui doit être favorisée.

La discussion porte ensuite sur le tarif des places de stationnement ; un parking payant favorise davantage l'intermodalité malgré la contrainte de rupture de charge pour l'usager. Peut-être faudrait-il un tarif adapté aux différentes clientèles (TER quotidien ou grande vitesse).

ASF indique que l'hypothèse d'un nouvel échangeur sur l'A62 peut changer les données d'entrée et donc influencer sur le nombre de places de parking à intégrer. En ce sens il lui semble pertinent d'intégrer dans le programme une variante avec nouvel échangeur.

Accessibilité routière de la gare

Un accès est envisagé au rond-point de la zone d'activité Albasud qui rejoint plus loin l'autoroute A20 sur l'échangeur 66.

Un schéma des accès routiers est en cours d'élaboration, dont le projet sera joint au présent compte-rendu.

Conception de la gare nouvelle

La gare de Montauban, positionnée au croisement de la ligne existante et de la future LGV (au-dessus des voies existantes) sera conçue pour permettre une circulation verticale des flux.

Aménagements du quartier de gare

Communauté d'agglomération de Montauban : pas de retour sur l'avancée des études en cours.

CCI : quelques projets en cours.

Concertation – Avis du public

RFF organisera une concertation du public au mois d'octobre 2011 pour informer habitants et usagers des projets d'aménagement de la gare, et recueillir tous les avis et suggestions susceptibles d'enrichir le projet.

4. Synthèse des échanges

Le projet d'aménagement de la gare devra permettre son évolutivité.

Accès routiers : schéma à l'étude

Les études d'aménagement autour de la gare restent à finaliser pour une prise en compte dans le programme global de la gare et de son quartier.

Prochaine étape : concertation du public en octobre 2011.

Définition du programme de la gare

ANNEXE : accessibilité routière à la gare nouvelle de Montauban

