

## Création d'une halte ferroviaire à Villeneuve sur Lot (47)



## Mise en place d'une halte multimodale

## Création d'une halte ferroviaire à Villeneuve sur Lot (47)

### Mise en place d'une halte multimodale

## AVERTISSEMENT

---

- ✓ Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- ✓ Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- ✓ Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

## REMERCIEMENTS

---

Je tiens à remercier avant tout, pour leurs conseils et leur disponibilité :

Mr Serge Thibault, mon tuteur de projet, Professeur des Universités en aménagement et urbanisme.

Mme Roland Virginie, Responsable du Pôle Urbanisme et Habitat de la communauté des communes du Grand Villeneuvois.

Mme Céline Delage, service Transport, Conseil général 47

Mr Régis Chanteau, Chef du service des transports régionaux au sein du Conseil régional Aquitaine.

Mme Marie Carobolante, Chargée d'étude socio-économique à Réseau ferrée de France Aquitaine Poitou-Charentes.

Mr James Soldevilla, Chargé de projet à RFF Aquitaine Poitou-Charentes, service des projets d'investissement.

Mr Jean Marc Xuereb, Responsable de la ligne SNCF Agen Périgueux.

Le personnel du bureau de vente Sncf de Villeneuve sur lot.

Les usagers de la ligne Régionale Villeneuve/Agen interrogés lors de la réalisation de mon questionnaire.

## SOMMAIRE

---

<b>AVERTISSEMENT .....</b>	<b>3</b>
<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>7</b>
<b>I. Une future halte ferroviaire à Villeneuve sur Lot (47).....</b>	<b>9</b>
A. Les transports en commun régionaux à Villeneuve sur Lot .....	9
1. La ligne ferroviaire.....	9
2. La ligne routière régionale.....	10
B. Présentation des sites retenus pour l'accueil d'une halte ferroviaire.	12
1. Le site des lycées.....	13
2. Le site de l'ancienne gare.....	14
C. Les acteurs du projet.....	16
<b>II. Détermination du site d'implantation de la halte .....</b>	<b>17</b>
A. Etude comparative des deux sites.....	17
1. Les critères.....	17
a) Accessibilité.....	17
(1) Zones d'attractivités piétonnes.....	17
(2) Accessibilité routière.....	19
b) Fréquentation .....	22
c) Les nuisances.....	23
d) Coûts annexes à l'implantation de la gare .....	25
e) Foncier.....	26
2. Tableau de notation des critères .....	27
B. Bilan : Enjeux et pertinence du projet.....	28
<b>III. Création d'une halte multimodale.....</b>	<b>29</b>
A. La halte ferroviaire : élément structurant du pôle d'échange.....	30
B. Organisation de l'inter-modalité .....	32
1. Les modes motorisés.....	32
a) Voitures.....	32

a) Bus .....	34
2. Les modes doux.....	36
a) Les vélos.....	36
b) Les piétons.....	38
C. Traitement paysagé.....	40
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>42</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>43</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>45</b>
<b>Table des illustrations.....</b>	<b>50</b>

## INTRODUCTION

---

Depuis l'application de la loi SRU, en 2000, qui a permis la délégation de la gestion des transports régionaux au Conseil régional, le réseau TER (transport express régional) s'est fortement développé. En effet, l'action des régions a permis de multiplier les offres de dessertes et le maintien des lignes ferroviaires secondaires.

En Aquitaine, région dans laquelle se situe Villeneuve sur lot, on a pu constater une hausse de fréquentation du TER de plus 43% entre 2002 et 2008, avec une offre des dessertes en augmentation. Le Conseil régional a en effet multiplié les actions de rénovation de gares et la création de haltes ferroviaires. C'est dans cette optique et par la demande des élus locaux qu'est né le projet de réouverture de la ligne Villeneuve-Agen.

La mise en place de ce projet permettrait un désenclavement de Villeneuve sur lot grâce à une meilleure ouverture aux villes avoisinantes et notamment à Agen, la préfecture du département.

Le transport ferroviaire est une composante majeure de l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, c'est un service public qui, au nom de l'intérêt général, doit pouvoir proposer à la population un mode de transport alternatif à la voiture.

Face à l'arrivée du train dans la commune, des aménagements, telle une halte ferroviaire, doivent être réalisés pour permettre la desserte du train dans la ville de la manière la plus logique et efficace possible.

Dans ce contexte, comment intégrer et connecter ce nouveau mode de transport au sein d'un tissu urbain organisé ?

L'objectif du projet est donc de mettre en place au sein de la ville un pôle d'échange structuré autour de la nouvelle halte ferroviaire, afin de créer une véritable porte d'entrée sur la ville.

Dans un premier temps, l'analyse du territoire mettra en évidence les sites susceptibles d'accueillir de tels aménagements. Les caractéristiques rurales du territoire éloigneront toutes hypothèses d'implanter la halte ailleurs que dans l'unité urbaine de Villeneuve.

Dans un second temps une analyse comparative sera réalisée afin de déterminer le site le plus adapté à l'implantation du pôle d'échange. Certains critères de comparaison seront prédominants pour déterminer quel site garantira l'avenir du projet.

Enfin, ce rapport proposera une solution d'aménagement du quartier accueillant la halte ferroviaire. Cet aménagement répondra à l'exigence d'inter modalité d'un pôle d'échange. On pourra alors qualifier l'ensemble des structures de halte-multimodale.



## I. Une future halte ferroviaire à Villeneuve sur Lot (47)

### A. Les transports en commun régionaux à Villeneuve sur Lot

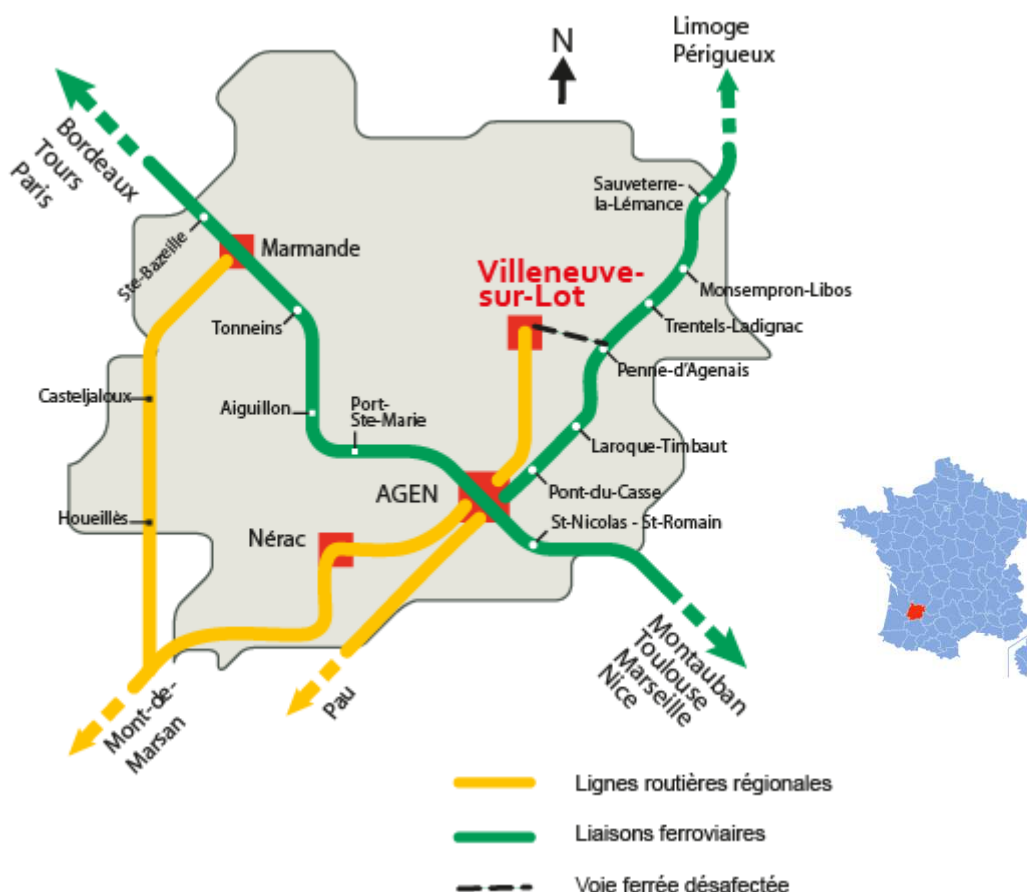


Figure 1 : Réseau de transport en commun du Lot et Garonne. Source: [www.ter-sncf.com](http://www.ter-sncf.com).

Réalisation Raphael ROUSSILLE

#### 1. La ligne ferroviaire

Ville lot et garonnaise de 24000 habitants située dans la vallée du Lot, à 25 kilomètres au nord d'Agen, Villeneuve est confronté à la problématique de l'éloignement des grands axes de communication. L'absence d'une gare à moins de 10 kilomètres (gare de Penne d'Agenais) accentue

l'enclavement de la ville, d'autant plus qu'aucun transport autre que la voiture ne permet d'avoir accès à cette gare.

Villeneuve n'est plus desservie par le train depuis 1940, mais la ligne a continué de fonctionner pour le transport de marchandises jusque dans les années 1980.

L'ancienne ligne permettait de relier Villeneuve à Agen, mais aussi la ville de Périgueux (24), via la gare de Penne d'Agenais.

Aujourd'hui la voie ferrée est encore présente et est toujours la propriété de Réseau Ferré de France (RFF).

Depuis plusieurs années la question de la réouverture de cette ligne fait débat. Les élus de la ville soutiennent ce projet de réouverture. Ils sont appuyés par le Conseil régional d'Aquitaine et le Conseil général du Lot et Garonne.

Le projet prévoit une fréquence de 10 allés/retours par jour, permettant de relier Villeneuve à Agen en 27 minutes. Elle donnerait également la possibilité de relier la ville à des communes rurales situées sur la ligne Agen-Périgueux.

## 2. [La ligne routière régionale](#)

Malgré l'absence de train, une ligne routière régionale relie par autocar Villeneuve à la gare d'Agen avec une fréquence de 12 allés/retours par jour.

La gestion de la ligne est à la charge de la région mais c'est une société de transport privée qui assure les liaisons.

Les trois arrêts de bus situés à la gare routière, à l'Hôtel de Ville et au Lycée Georges Leygues, sont également connectés au réseau de transport en commun de la ville.



Pour la ligne Villeneuve/Agen, une étude de fréquentation réalisée par la Région Aquitaine de septembre 2009 à août 2010, montre que 123970 voyageurs ont utilisé la ligne sur cette période de douze mois (soit 10000 à 12000 voyageurs

Photo 1 : Autocar régional. Photo Raphael ROUSSILLE.

par mois). Une baisse a été constatée lors des mois de juillet et août, avec une fréquentation d'environ 5500 voyageurs par mois.

Il s'agit de la plus importante ligne de bus du réseau routier régional d'Aquitaine.

Si le projet de réouverture de la ligne ferroviaire devait voir le jour, la ligne routière régionale deviendrait marginale.

Alors, le service de transport par autocar serait pris en charge pas le Conseil général pour les usagers scolaires ne prenant pas le bus depuis Villeneuve.



Photo 2 : Le bureau de vente SNCF, gare routière. Photo Raphael ROUSSILLE.

La réouverture de la ligne ferroviaire d'ici à 2015 va nécessiter la création d'un terminus pour permettre la desserte des usagers.

RFF et la Région ne souhaitent pas créer une gare au sens propre c'est-à-dire, un bâtiment voyageur avec du personnel SNCF permanent. Le coût de la gestion d'une gare et de son personnel pour une telle ligne serait trop important, la gare se limitera donc à une simple halte ferroviaire avec un abri et de l'information aux voyageurs.

Il est donc nécessaire d'identifier les sites au sein de la ville pouvant accueillir une telle infrastructure.

## B. Présentation des sites retenus pour l'accueil d'une halte ferroviaire.

Les deux sites indiqués sur la vue aérienne ci-dessous sont les seuls espaces non urbanisés disponibles le long de l'ancienne voie ferrée, au plus près du centre ville. Cette ancienne ligne traverse un tissu urbain pavillonnaire dense. Des zones non urbanisées (zones agricoles) sont présentes plus en périphérie le long de la voie ferrée, mais n'ont aucun intérêt car elles sont trop excentrées du centre ville.



Photo 3 : Localisation des sites pour l'implantation de la halte ferroviaire. Photo geoportail. Réalisation Raphael ROUSSILLE.



## 1. Le site des lycées

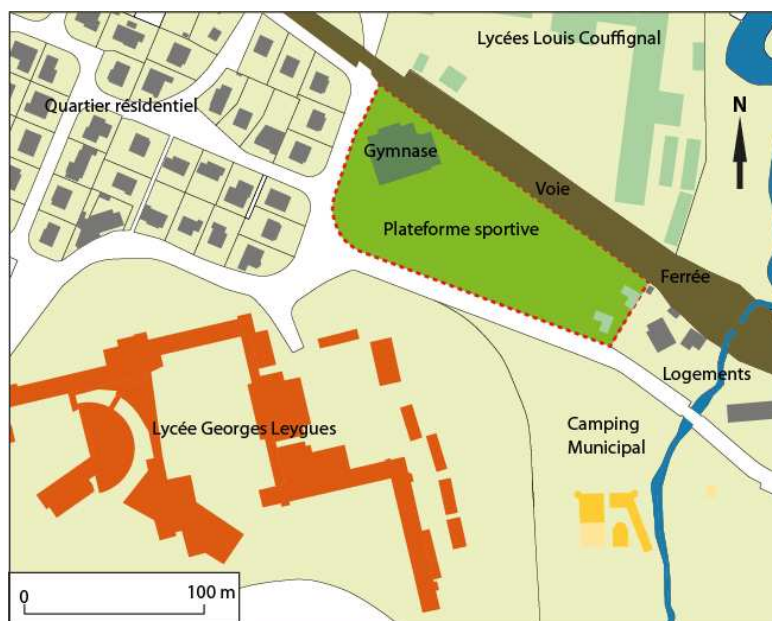


Figure 2 : Site des Lycées. Fond de carte : Cadastre. Réalisation Raphael ROUSSILLE.

C'est la zone délimitée en rouge sur le schéma ci-dessus qui devrait accueillir la future halte ferroviaire. Ce terrain appartient au lycée Louis Couffignal. Attenant à la voie ferrée, il constitue un espace suffisamment grand pour accueillir une halte ferroviaire. C'est un endroit stratégique qui pourrait être emprunté par les lycéens résidant dans les communes avoisinantes desservies par la ligne. Cependant, tout reste à faire sur ce site. En effet, il n'y a actuellement aucun stationnement pour véhicules et il faudrait créer une plateforme de desserte pour les bus.



Photo 4 : Plateforme sportive du lycée Couffignal.  
Photo Raphael ROUSSILLE.



Photo 5 : L'ancienne voie ferrée aux abords du lycée Couffignal. Photo Raphael ROUSSILLE.

## 2. Le site de l'ancienne gare

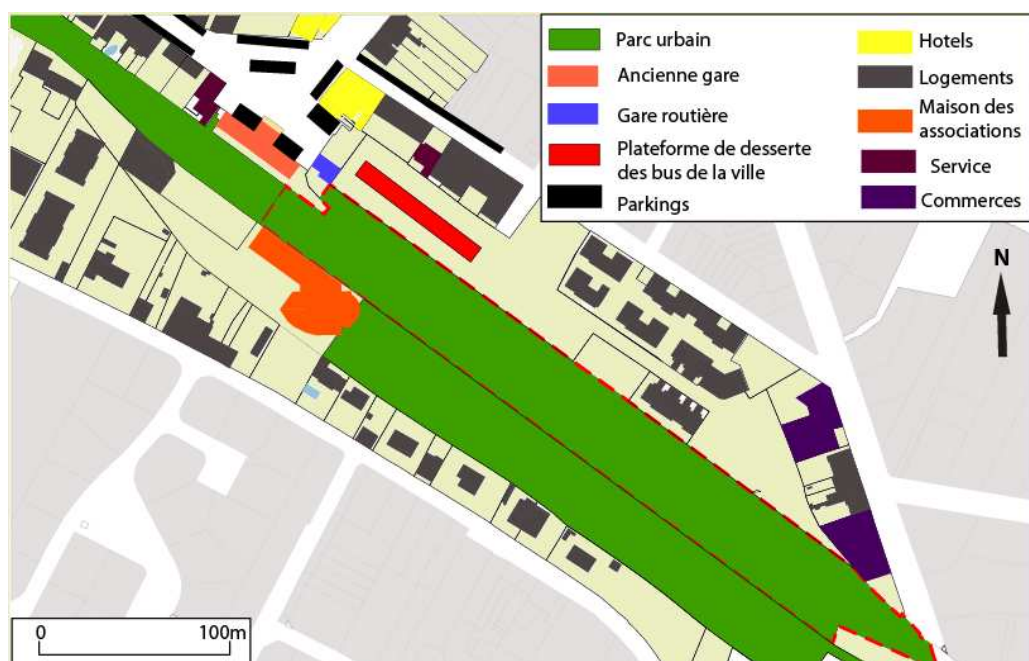


Figure 3 : Site de l'ancienne gare. Fond de carte : Cadastre. Réalisation Raphael ROUSSILLE.

Il y a peut de temps encore, le terrain était occupé par des entrepôts ferroviaires aujourd'hui démolis. Quelques bâtiments encore présents témoignent de l'activité ferroviaire passée : la gare d'origine, construite en 1869, qui est aujourd'hui dans un état de délabrement avancé et une partie des entrepôts qui a été requalifié en gare routière.

La gare routière appartenant à la SNCF assure la vente de titres de transport, ce qui représente un atout pour le site. Le reste de la friche a été requalifié en parc urbain et une partie, vendue à la mairie, accueille en plus du parc une maison associative. La zone en pointillés rouges aménagée en parc urbain est en occupation temporaire par la commune, même si le terrain est toujours la propriété de RFF. Il devrait donc accueillir la future halte ferroviaire. Ce quartier a l'avantage de posséder des places de parkings réservées aux usagers TER et une plateforme de desserte des bus de la ville appartenant à la mairie.



Photo 7 : La voie verte du parc urbain. Photo Raphael ROUSSILLE.



Photo 6 : Le parc urbain. Photo Raphael ROUSSILLE.



Photo 8 : Le bâtiment de l'ancienne gare. Photo Raphael ROUSSILLE.

## C. Les acteurs du projet

Le projet pour la rénovation de la ligne et la construction d'une halte sera cofinancé par la Région Aquitaine et le Conseil général du Lot et Garonne.

A l'issue du projet, la Région sera propriétaire du matériel roulant et devra prendre en charge le service aux voyageurs (les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information des usagers).

L'Etat, par le biais des plans de contrat Etat-Région (qui finance à hauteur de 676 millions d'euros la modernisation des lignes ferroviaires d'Aquitaine, dont 146,5 millions d'euros pour la régénération des lignes secondaires) pourrait participer à la création de cette ligne.

Réseau ferré de France (RFF) réalise actuellement les études de faisabilité. RFF est propriétaire de la voie ferrée, des futurs quais, et sera en charge de la gestion des infrastructures.

Par ailleurs, RFF émet une préférence pour que l'implantation de la halte se fasse sur le site de l'ancienne gare.

Ces eux qui vont conduire le projet, c'est-à-dire des études à réaliser jusqu'aux travaux.

La commune ne fait pas parti des maitres d'ouvrage et ne participe pas au financement pour le moment. Elle peut cependant intervenir dans le financement de l'aménagement des rues connexes, des parkings, de l'accostage des bus et taxis, de l'éclairage... Favorable au projet, elle montre une préférence quant au choix de la localisation de la halte pour le site des lycées.

La SNCF sera en charge du transport des voyageurs et de la vente des billets si le guichet est maintenu. Actuellement la SNCF ne fait pas partie des maitres d'ouvrages, mais elle pourrait intervenir pour la réalisation de : la signalétique, parkings vélos, parvis, mobilier de quai...





## II. Détermination du site d'implantation de la halte

### A. Etude comparative des deux sites

Le but de l'exercice est de déterminer les principaux critères de comparaison permettant de choisir le site le plus approprié à l'implantation de la halte ferroviaire. Il faudra donc attribuer à chaque critère une note qui sera pondérée pour déterminer un ordre d'importance. Le site ayant obtenu la meilleure note sera le site préféré pour le projet d'aménagement.

#### 1. Les critères

##### a) Accessibilité

Elle va se définir par la plus ou moins grande facilité avec laquelle on peut accéder à la halte depuis n'importe quel point de la ville. Elle prend donc en compte la localisation géographique et la qualité des différents modes de transport qui s'offrent aux usagers pour relier ce lieu.

##### *(1) Zones d'attractivités piétonnes*

La marche est le rabattement le plus naturel vers une gare ou un arrêt de bus. La halte doit donc favoriser le déplacement piéton. Elle doit permettre à un maximum d'usagers de s'y rendre à pied.

Les personnes concernées sont celles vivant à proximité de la halte, c'est à dire dans une aire piétonne acceptable de 15 minutes à pied (soit 1 kilomètre). Au-delà de cette distance, on considère que l'utilisateur empruntera un mode de transport pour se rendre à la gare.

A partir des recensements INSEE et de la carte ci-dessous, nous pouvons déterminer quels iris sont couverts par la zone d'attractivité. Cela permettra de calculer le nombre théorique de personnes pouvant se rendre à pied à la gare en 15 minutes ou moins.

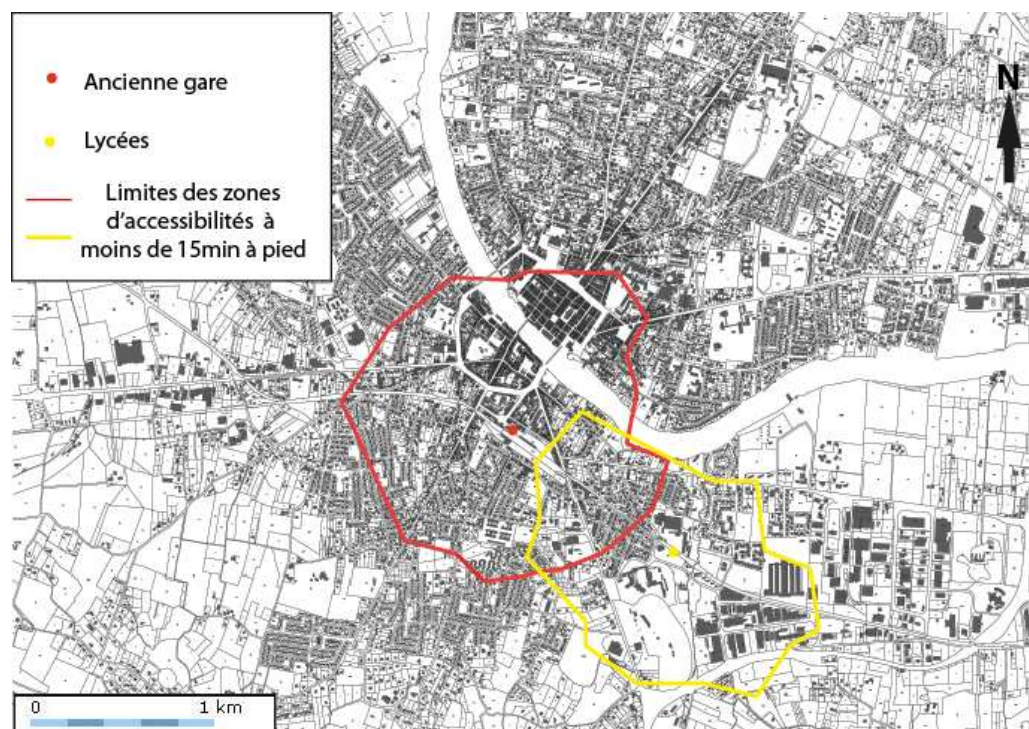


Figure 4 : Isochrone de déplacement piéton à 15 minutes des deux sites.  
Fond de carte : [www.geoportail.fr](http://www.geoportail.fr). Réalisation Raphael ROUSSILLE.

Le site de l'ancienne gare étant proche du centre ville, le temps d'accessibilité à pied est plus court que celui relatif au site des lycées. En termes d'aménagement piétonnier ce site bénéficie d'un autre atout : il est attenant à une voie verte, destinée aux piétons et aux vélos, qui traverse l'est de la ville.

La figure ci dessus nous montre la zone d'accessibilité de la gare à pied en moins de 15 minutes. On remarque que ce périmètre, en plus de recouvrir la totalité du centre ville, recouvre de nombreux quartiers résidentiels.

La zone des lycées couvre beaucoup moins d'habitations que celle de la gare. De plus, la seule zone à forte densité d'habitation qu'elle couvre est également comprise dans la zone du site de l'ancienne gare.

Cependant une gare sur cet emplacement serait bénéfique aux lycéens résidant dans les environs d'Agen, de Penne d'Agenais ou de Fumel. Le choix de ce site impliquerait une forte fréquentation le matin et le soir, particulièrement pendant les périodes scolaires. Cependant, les usagers désirant se rendre en centre ville devront prendre un autre mode de transport, ce qui allongerait la durée de leur parcours.

D'après le recensement INSEE par iris et en fonction de la population totale de la commune, la zone d'attraction piétonne du site de l'ancienne gare permettrait de couvrir 35% de la population de la commune contre seulement 8.4% pour le site des lycées. Ce qui représenterait respectivement environ 8189 et 1971 personnes.

La localisation du site de l'ancienne gare, plus proche du centre ville que l'autre site, permettrait donc à plus d'usagers piétons de s'y rendre à pied.

## (2) Accessibilité routière

- Accès en voiture

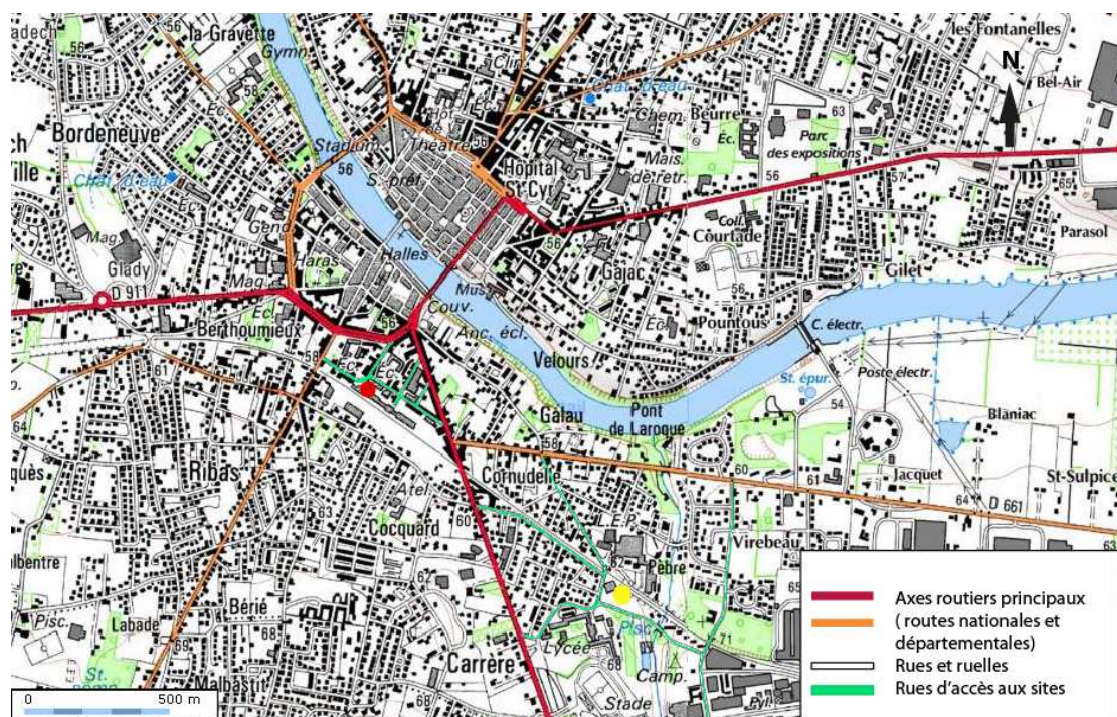


Figure 5 : Accessibilité aux sites en voiture.

Fond de carte : [www.géoportail.fr](http://www.géoportail.fr). Réalisation Raphael ROUSSILLE.

Le site de l'ancienne gare est très bien relié aux principaux axes routiers (nationaux et départementaux) par l'intermédiaire des boulevards.

L'accès direct au site se fait par des rues droites. Néanmoins sa position centrale à proximité du centre ville rend la zone moins accessible de l'extérieur par le réseau routier. En effet le temps d'accès à la gare peut être plus long pour les usagers venant de l'extérieur qui pourraient se heurter à une circulation peu fluide.



Alors qu'en théorie le site des lycées devrait être plus accessible en voiture de part sa position excentrée du centre ville, il contient néanmoins un désavantage de poids : il est relié aux principaux axes par l'intermédiaire de rues étroites traversant des quartiers résidentiels ou des zones industrielles (d'où le risque d'une circulation ralentie et limitée). De plus l'absence d'une rocade ouest pour contourner le centre ville contraint les usagers venant de l'ouest à traverser toute la ville.

Par conséquent l'accessibilité routière au site des lycées semble plus médiocre que celle pour le site de l'ancienne gare.

- Transports en commun

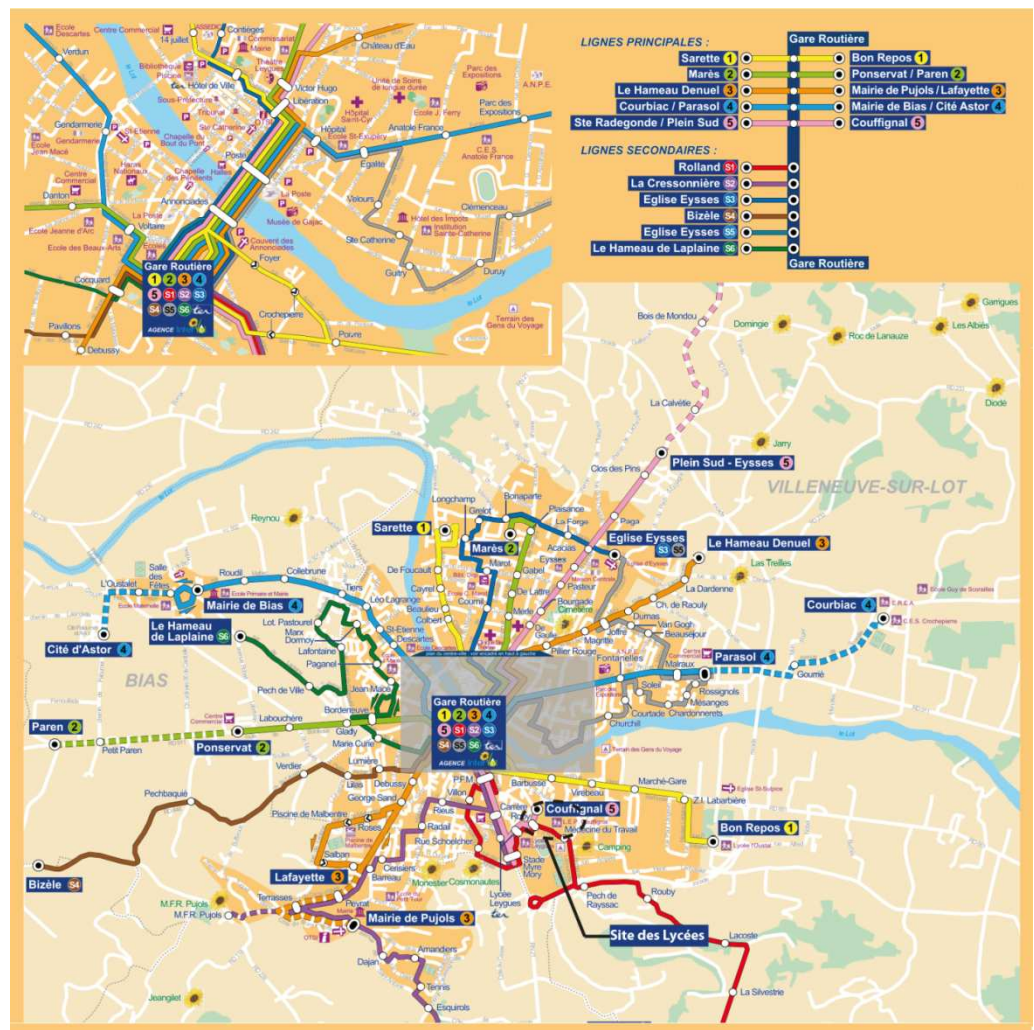


Figure 6 : Réseau de transport en commun de la ville. Source : [www.ville-villeneuve-sur-lot.fr](http://www.ville-villeneuve-sur-lot.fr). Réalisation Raphael ROUSSILLE.

Le réseau de transport en commun de la ville est composé de 11 lignes de bus, toutes ces lignes de bus convergent vers l'actuelle gare routière. 5 lignes principales fonctionnant tout les jours traversent la ville de part en part en passant par la gare, les 6 autres lignes sont secondaires (elles ne fonctionnent qu'en période scolaire et en transport à la demande (TAD)). Le point de convergence au niveau de la gare routière a une position centrale et permet d'avoir des distances de parcours en bus équivalentes, ce quelque soit l'endroit d'où l'on vient. Ce site présente l'avantage de posséder un terrain accueillant une plateforme de desserte des bus.



Photo 9 : Plateforme de desserte des bus de la gare routière. Photo Raphael ROUSSILLE.

Si la halte ferroviaire s'implantait au niveau des lycées, il faudrait relocaliser cette plateforme pour permettre une meilleure accessibilité aux usagers.

Dans ce cas, plusieurs problèmes apparaîtraient :

- L'étroitesse des lieux pour accueillir une plateforme modale ;
- La configuration des rues connexes rendant plus difficile la circulation des bus, notamment lors des heures de pointes (17heures : heure de sortie des lycéens).
- Enfin, le déplacement de ce réseau pourrait rallonger la distance de parcours de la majorité des bus, voire réduire le nombre de bus accédant à la halte pour éviter les détours trop important.

La présence sur le site de l'ancienne gare d'un point de converge du réseau de transport en commun représente un avantage pour le choix de

ce site. Il permet d'éviter une restructuration du réseau vers une zone décentrée de la ville qui ne semble pas avantageuse pour les usagers.

On remarque donc qu'en termes d'accessibilité, le site de l'ancienne gare cumule plus d'atout que le site des lycées.  
L'accessibilité à la halte va déterminer un autre critère : la fréquentation des usagers.

## b) Fréquentation

Ce critère sera basé sur la fréquentation annuelle de la ligne routière régionale par arrêt.

Pour rappel, il ya trois arrêts en ville : un au niveau du lycée Georges Leygues, le second à la gare routière et le dernier aux abords de l'hôtel de ville. Les chiffres fournis par la région démontrent une préférence des usagers pour les arrêts situés à proximités du centre ville (Gare routière et hôtel de ville).

### Villeneuve → Agen

Arrêt	Nombre de voyageurs/an (Départ)
Lycée	8312
Gare routière	18624
Hôtel de ville	17890

Note : Les usagers en partance pour Agen prennent majoritairement le bus à la gare routière et à l'hôtel de ville.

### Agen → Villeneuve

Arrêt	Nombre de voyageurs/an (Arrivé)
Lycée	8887
Gare routière	13847
Hôtel de ville	25371

Note : Un grand nombre d'usagers préfèrent arriver directement en centre ville ou à proximité (gare routière), plutôt que dans une zone décentrée tel que l'arrêt du lycée.

Ces chiffres confirment l'importance de la position d'une gare par rapport au centre ville. C'est à dire qu'une gare proche du centre ville contentera un plus grand nombre d'usagers et sera donc plus fréquentée.

Ce critère va donc tendre en faveur du site de l'ancienne gare pour l'implantation de la halte ferroviaire.

La fréquentation fait partie des éléments prépondérants de l'analyse comparative. C'est ce critère qui déterminera la rentabilité du projet à long terme. Par définition, l'entretien et l'exploitation d'une ligne ferroviaire TER coûte cher à la région (second budget de la région), la ligne à donc tout intérêt à être fréquentée pour qu'elle soit un minimum rentable.

### c) Les nuisances

L'arrivée du train dans la ville va générer de nouvelles nuisances pour la population.

Les principales nuisances sont :

- Les coupures urbaines :

Elles concernent le site de l'ancienne gare. Pour atteindre cet endroit, la voie ferrée doit traverser une zone résidentielle. Des barrières sont prévues le long de la voie pour plus de sécurité, ceci risquant de limiter les déplacements piétons de par et d'autre de la voie.

Deux routes sont également concernées par cette coupure dont une (à gauche sur la photo) très fréquentée.

De plus, des aménagements coûteux seront à prévoir pour limiter les coupures.

Le site des lycées a l'avantage de ne pas induire de tels inconvénients.





Photo 10 : Zone de coupure urbaine. Photo : Géoportail. Réalisation Raphael ROUSSILLE.



Photo 11 : Passage piéton sur la voie. Photo Raphael ROUSSILLE.

#### - Les nuisances sonores :

Jusqu'au site des lycées, la voie ferrée ne traverse pas de quartiers résidentiels. Il n'y a de plus que peu d'habitations autour du site, ce qui limite les nuisances liées au bruit.

Ceci n'est pas le cas du site de l'ancienne gare où l'arrivée du train va générer des nuisances sonores. Cependant, la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit qui vise à classer les infrastructures ferroviaires en 5 catégories



concerne les lignes où circulent au moins 50 trains par jours. Le cadencement de la future ligne est programmé à 10 trains par jour : l'infrastructure ne sera donc pas classée parmi les 5 catégories. L'isolation des bâtiments à proximités ne sera pas obligatoire.

Néanmoins, des aménagements peuvent être utilisés afin de limiter la propagation du bruit dans les zones résidentielles traversées pour garantir la tranquillité des habitants.

#### d) Coûts annexes à l'implantation de la gare

L'implantation de la halte ferroviaire sur le site de l'ancienne gare va entraîner la destruction d'une partie du parc urbain afin de reconstruire la voie. Mais le choix de ce site implique avant tout le traitement de deux passages à niveaux routiers et d'une passerelle piétonne. D'après les estimations de RFF, les coûts pourraient s'élever jusqu'à 5 millions d'euros pour la suppression d'un passage à niveau routier, qui peut se traduire par la création d'un pont rail pour éviter aux voitures de traverser la voie. Des aménagements de sécurisation, comme la création de passages à niveaux de type sal 2 (barrière avec signaux lumineux), sont envisageables et seraient moins onéreux (de l'ordre de 500 000 euros par passage à niveau).

Nous avons vu précédemment dans la partie relative aux nuisances que des aménagements pour limiter la diffusion du bruit du train pourront être nécessaires. Des merlons de terre limitant la propagation des ondes sonores pourraient être utilisés.

Par ailleurs, le site des lycées offrant une surface moins grande, il faudra prévoir la destruction de la plateforme sportive et du gymnase appartenant au lycée Couffignal pour permettre d'accueillir la halte et ses aménagements.

Il faudra donc prendre en compte le coût supplémentaire de la reconstruction des installations sportives du lycée qui s'élève à 240 000€ pour une plateforme sportive, et entre 2,3 et 2,5 M€ pour un nouveau gymnase.

Si l'on considère l'hypothèse de la suppression des passages à niveau pour le scénario du site de la gare, les coûts annexes seront supérieurs à ceux impliqués par le site des lycées. Ce critère lui est donc favorable.

Il faut noter que ces coûts supplémentaires seront supportés par le budget total du projet de réouverture de la ligne qui, selon une estimation de RFF, s'élève à 60 millions d'euros. Par conséquent, ce surcoût ne représente pas un critère déterminant pour l'implantation de la halte.



Photo 12 : Gymnase du lycée rénové récemment. Photo Raphael ROUSSILLE.

#### e) Foncier

C'est RFF qui est propriétaire du site de l'ancienne gare alors que la Région est en charge de celui des lycées.

Etant tout les deux maîtres d'ouvrages, aucune acquisition foncière n'est nécessaire pour implanter la halte ferroviaire. Cependant, si le site des lycées est choisi, RFF devra le mobiliser auprès de la Région.

Par ailleurs le Conseil régional pourra être contraint d'acquérir du foncier afin de reconstruire les infrastructures sportives détruites pour l'implantation de la halte.

De plus, ces deux sites ont un atout : ils permettent d'éviter des procédures d'expropriation trop longues et chères qui engendreraient une opposition forte de la part de la population vis-à-vis du projet.

## 2. Tableau de notation des critères

Avant de noter chaque site il faut pondérer les critères. Comme vu précédemment, chaque critère est plus ou moins important pour le choix d'un site.

La pondération se fera de la façon suivante :

- 3 : Important
- 2 : Peu important
- 1 : Indifférent

La notation sera la suivante :

- 3 : Favorable
- 2 : peu favorable
- 1 : défavorable

		Site des lycées		Site de l'ancienne gare	
Critères	Pondération	brutes	pondérées	brutes	pondérées
Accessibilité	3	2	6	3	9
Fréquentation	3	1	3	3	9
Coûts annexes	2	2	4	1	2
Nuisances	2	2	4	1	2
Foncier	1	3	3	3	3
Note finale			20		25

D'après le tableau ci-dessus, il semblerait que le site le plus approprié pour l'aménagement de la future halte ferroviaire soit celui de l'ancienne gare. Cette notation a favorisé les deux critères susceptibles d'assurer la rentabilité d'un tel projet, c'est-à-dire l'accessibilité et la fréquentation.

## B. Bilan : Enjeux et pertinence du projet.

- **Permettre une meilleure mobilité aux usagers des transports en commun**

La halte ferroviaire et l'arrivée du train permettra un meilleur raccordement au réseau ferrée national, et, à long terme, le raccordement à la future ligne à grande vitesse. De plus, les correspondances en gare d'Agen seront plus pratiques pour les usagers. Concernant la qualité du transport, les autorails circulant sur cette nouvelle ligne fourniront aux voyageurs de meilleures conditions de transport qu'auparavant par autocar. Par ailleurs, ce nouveau type de transport doit contribuer à améliorer l'accès à Agen et aux communes situées sur la ligne.

Enfin, ce service propose un mode de transport autre que la voiture, dominante sur ce territoire.

- **L'aboutissement de la revalorisation d'un quartier**

Le quartier de la gare est longtemps resté en déshérence, aujourd'hui les bâtiments témoignant de l'activité industrielle et ferroviaire passée ont laissé place à du logement et à un parc urbain. Cela a amélioré la qualité de vie du quartier. Le réaménagement de l'actuel pôle d'échange routier en pôle d'échange à correspondance rail-route, qui constituera une porte d'entrée sur la ville, confortera l'image d'un quartier dynamique renaissant.

- **Une halte ferroviaire organisée autour d'un pôle d'échange**

Ce pôle doit permettre à la population d'accéder le plus simplement possible au réseau ferroviaire par n'importe quel mode de transport. Ce pôle doit constituer une interface entre les différents modes de transports. L'utilisateur, lorsqu'il se trouve dans cette interface, doit avoir accès le plus rapidement et simplement possible aux différents modes de transports. Cela permettra une meilleure mobilité mais aussi encouragera l'utilisation des transports en commun. Des aménagements visant à favoriser les modes d'accès piéton et vélo doivent être mis en place. Ceux-ci devront prendre en compte l'accès aux personnes à mobilité réduites. Le but est de tendre vers l'objectif d'une mobilité durable et garantissant à chacun une accessibilité satisfaisante aux différents équipements et lieux d'emploi.

### III. Création d'une halte multimodale

*Note : Les plans d'aménagement fournis sur feuille volante complète cette partie.*

L'objectif de ce projet d'aménagement est de transformer le site de l'ancienne gare en pôle d'échange suite à la création d'une halte ferroviaire.

La halte ferroviaire représente l'élément central du pôle d'échange : c'est à cet endroit que vont converger tous les modes de transports. Ils devront s'articuler au mieux autour du quai de la halte pour favoriser l'accès aux usagers.

La photographie ci-dessous illustre l'emplacement des différents aménagements prévu sur le site et leur localisation par rapport à la halte ferroviaire.



Photo 13 : Localisations des différents aménagements. Réalisation Raphael ROUSSILLE

## A. La halte ferroviaire : élément structurant du pôle d'échange.

La halte sera composée d'un quai de 70 mètres qui devra permettre l'accostage d'autorails de type A-ter de 28.9 mètres de long et pouvoir accueillir deux de ces trains lorsqu'ils seront couplés.



Photo 14 : Type d'autorail qui sera utilisé pour relier Villeneuve à Agen. Photo : [photos-de-trains.net](http://photos-de-trains.net)

Le quai sera construit de plein pied pour permettre une accessibilité optimale aux personnes à mobilité réduite. Sa hauteur par rapport à la voie ferrée devra être de 0.55 mètre pour que le plancher du train soit à hauteur de quai.

La pose de bande d'éveil de vigilance le long du quai sera nécessaire afin de permettre aux aveugles et aux malvoyants de repérer les bords des quais.

Un abri de 15 mètres de long sera créé, ainsi que des bancs, des poubelles, un éclairage public, pour permettre l'accueil et l'attente des usagers.

Un système d'information aux passagers sera nécessaire et présenté sous la forme d'un tableau indiquant les horaires de départ et d'arrivée des trains, les gares desservies, la gare terminus, ainsi que les horaires des bus en correspondances.

L'illustration ci-dessus nous montre qu'elle pourrait être le type d'abri destiné à accueillir les usagers. L'abri ne sera pas clos, afin de donner l'impression d'une structure légère ne fermant pas l'espace et s'intégrant parfaitement dans le paysage. De plus un abri ouvert de tout les cotés, sans entré définit, permettra aux usagers de s'abriter rapidement par mauvais temps.



Illustration Raphael



## B. Organisation de l'inter-modalité

### 1. Les modes motorisés

#### a) Voitures

Concernant le stationnement, les places de parking des rues connexes, et du parking central sont particulièrement utilisées. En effet, ces places doivent être partagées par les riverains, les clients des deux hôtels restaurants mais également des services présents sur place (vétérinaire, docteurs...).

Les usagers souhaitant laisser leur voiture à la journée confient qu'ils ont parfois des difficultés à trouver un stationnement proche de la gare. Par ailleurs, les six places réservées aux usagers de la gare ne sont pas toujours disponibles.



Photo 15 : Stationnement dans une rue connexe. Photo Raphael ROUSSILLE

Un nouveau parking à l'arrière du guichet SNCF sera mis à la disposition des usagers du train et du personnel SNCF. Il est nécessaire de créer un parking au plus près du quai pour faciliter son accessibilité et éviter aux usagers souvent encombrés de bagages de devoir effectuer un long déplacement au travers des zones de circulations.

Ce nouveau parking sera d'autant plus nécessaire alors que l'ancien bâtiment voyageur doit être réhabilité en pôle emploi, ce qui risque de générer des besoins en stationnements supplémentaires.

Comment répondre à ces besoins en stationnements ?

#### **Dépôt-minute :**

Après une enquête sur le terrain, il apparaît que les usagers de la ligne routière sont le plus souvent déposés à l'arrêt de bus par un proche. Ceux-ci utilisent donc le principe de « l'arrêt minute » en voiture. Ceci correspond au mode de transport le plus utilisé pour rallier la gare.



Par conséquent, une voie double à sens unique sera créée en parallèle des voies de bus, elle sera juxtaposée au quai. Cela permettra aux usagers déposés d'accéder directement au quai. La voie de droite sera réservée aux arrêts ne devant pas excéder les 5 minutes, et celle de gauche permettra aux voitures de quitter le site rapidement sans être ralenti par les voitures à l'arrêt.

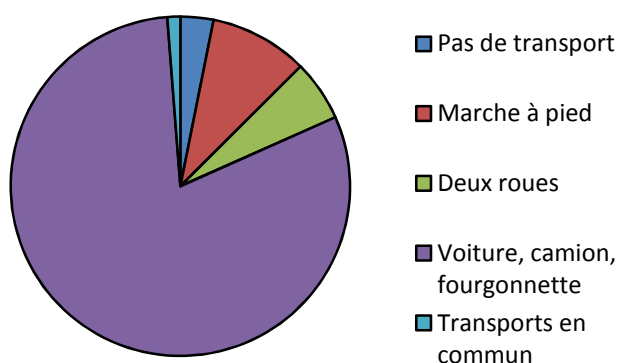
### **Parking longue durée :**

Les stationnements à la journée sont plus rares. Néanmoins, certaines personnes choisissent de laisser leur voiture sur place afin d'utiliser le bus pour prendre finalement le train en gare d'Agen.

Ce phénomène s'explique par le fait que la gare d'Agen est mal pourvue en stationnements et que les parkings attenants à la gare sont payants. Par conséquent il est plus rentable pour ces usagers de prendre le bus à Villeneuve et de laisser leur voiture sur place.

Actuellement, les stationnements longs pour les personnes réalisant des trajets quotidiens domicile/travail entre Agen et Villeneuve et possédant une voiture sont très marginaux. Ces personnes préféreront rallier directement Agen avec leur véhicule plutôt que d'emprunter le bus, cela pour un gain de temps. En effet, la ville de Villeneuve est située sur un territoire rural, les axes routiers traversent donc des zones dépeuplées ce qui permet une circulation routière fluide. Les habitants ont donc une forte utilisation, voire une dépendance, de la voiture pour leurs déplacements.

Les données INSEE le démontrent : même si elles ne sont pas spécifiques au trajet Villeneuve/Agen elles reflètent les préférences de transport de la population villeneuvoise pour se rendre sur leur lieu de travail :



**Graph 1 : Mode de transport pour les trajets domicile travail. Source : INSEE**

Cette constatation nous permet de justifier qu'un parking surdimensionné ne sera donc pas nécessaire.

Cependant, bien que les stationnements longue durée soient encore marginaux, comme vu ci-dessus, ils pourraient se développer avec l'arrivée du train.

Actuellement, l'emplacement destiné au futur parking sert de zone de stationnement au personnel SNCF et n'est pas autorisé aux usagers. Cette zone sera donc agrandie et aménagée pour permettre le stationnement longue durée des voyageurs. 10 places supplémentaires sont prévues.



Photo 16 : Emplacement du futur parking. Photo Raphael ROUSSILLE.

#### a) Bus

La desserte des usagers du bus sur le site se fait actuellement grâce à une plateforme centrale entourée par les voies de bus. La figure ci-dessous montre le sens de déplacement des bus autour de cette plateforme. Actuellement, les bus roulent à gauche pour permettre une desserte centrale des usagers dans les deux sens de circulation.

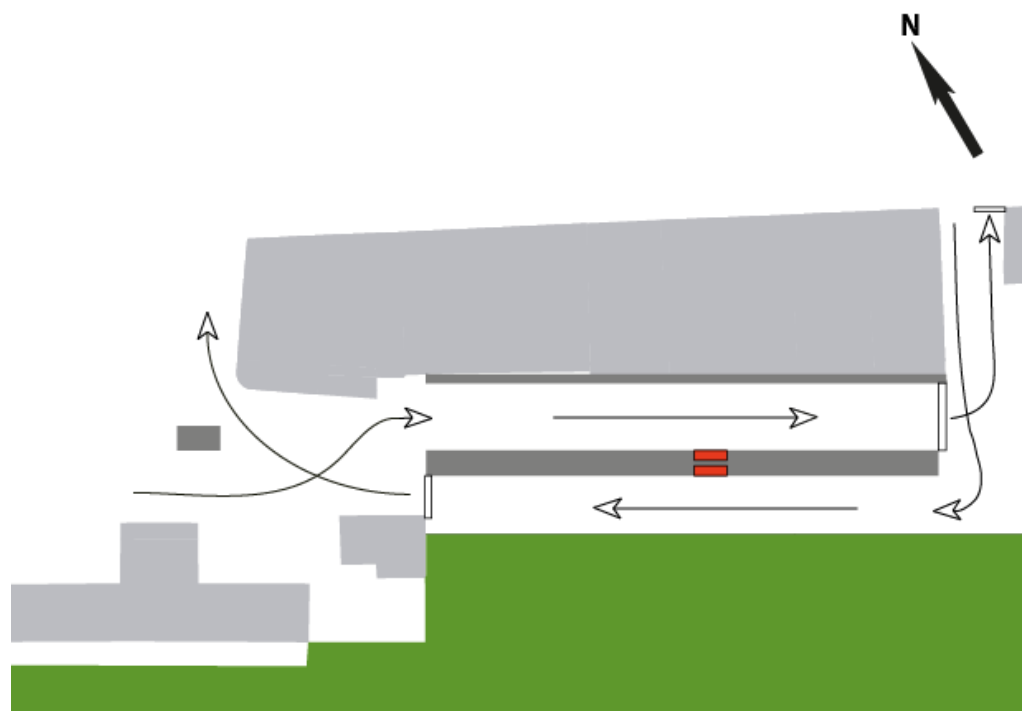


Figure 7 : Schéma de circulation actuelle des bus.  
Réalisation Raphael ROUSSILLE.

Suite à la création d'un dépôt minute, ce sens de circulation sera incompatible avec l'arrivée des voitures. Les voitures devront passer par la droite le long du guichet SNCF pour se rendre au dépôt minute, là, elles seront confrontées aux bus arrivant en contre sens. Par conséquent, il faut restructurer l'arrêt de bus et modifier le sens de circulation pour permettre l'insertion des voitures dans la circulation.

Les arrêts bus doivent donc être repensés. Il faut un système adapté au lieu allongé et à une circulation à double sens qui soit en accord avec la circulation des voitures. Celui-ci permettra d'éviter les croisements entre les bus sortant et les voitures entrant sur le site qui entraîneraient le ralentissement de la circulation.

La plateforme centrale sera donc supprimée pour laisser place à deux quais séparés : les bus circuleront alors dans le sens normal. Le stationnement se fera parallèlement au quai, car un stationnement perpendiculaire engendrerait des marches arrière et ne serait pas adapté à la forme allongée du site.

Il est de plus nécessaire de garantir l'accès au quai à plusieurs bus en même temps pour permettre la correspondance avec le train. La création de deux quais avec l'arrivée des bus, par l'entrée nord pour l'un, et par l'entrée ouest pour l'autre, permet de répartir la circulation des bus dans le quartier. Cela évite les nuisances d'une circulation à sens unique, c'est à dire une convergence des bus vers une seule entrée partagée avec les voitures. Ceci engendrerait une congestion notamment due à la taille des véhicules et à celle des rues connexes.

Le schéma ci-dessus illustre le nouveau sens de circulation.

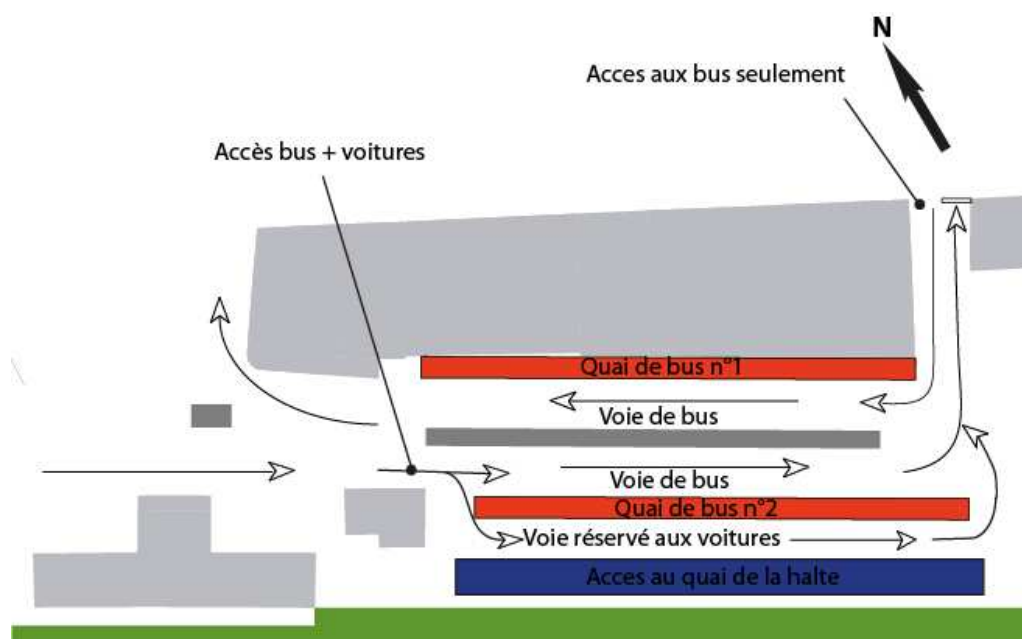


Figure 8: Nouveau sens de circulation des bus. Réalisation Raphael ROUSSILLE

Sur chaque quai il y aura deux abris bus à disposition des usagers ainsi que des panneaux indiquant les horaires de bus.

## 2. [Les modes doux](#)

### a) [Les vélos](#)

L'accès au train à vélo sera facilité par la voie verte présente sur le parc urbain. Comme nous pouvons le voir sur la photo ci-dessous, les pistes cyclables entourant le quartier permettront aux cyclistes de se rendre à la halte sans être confrontés à la circulation des bus et des voitures aux abords de celle-ci.



Photo 17 : Les pistes cyclables qui desservent le quartier. Photo geoportail. Réalisation Raphael ROUSSILLE.

Actuellement, même si le site est desservi par des pistes cyclables, aucun emplacement pour le stationnement des vélos n'est prévu. Cela représente un handicap pour les usagers souhaitant se rendre à la gare routière pour prendre le bus ou acheter des titres de transport. Les usagers ont donc souvent recours à des stationnements sauvages.



Photo 18 : Vélo d'un usager. Photo Raphael ROUSSILLE.

Pour éviter ces pratiques et pour permettre aux usagers de se rendre à la halte en vélo, un abri couvert avec des appuis vélo de type arceau, seront installés au bord du quai. Cet abri se situera derrière les bâtiments SNCF et sera directement accessible depuis la piste cyclable du parc urbain. Il commencera par contenir 6 vélos et pourra être extensible si la demande croît. Il sera de couleur rouge pour s'harmoniser avec le mobilier urbain de la ville.



Photo 19 : Abri 2 roues  
Nautilus modulable. Source :  
[www.citeconcept.fr](http://www.citeconcept.fr).

Ce type de stationnement pour vélo, avec des arceaux solidement fixés au sol contrairement à de simples étriers, permet un meilleur maintien du vélo. Grâce à ce système, les cycles seront mieux protégés contre le vol plutôt qu'avec de simples étriers. L'abri fournira la protection nécessaire contre les intempéries.

L'emplacement de ce stationnement à proximité du guichet SNCF, du parc urbain et des arrêts de bus en fait un lieu fréquenté, ce qui permet de minimiser les risques de vandalisme. Par conséquent, des consignes à vélos individuelles beaucoup plus coûteuses ne seraient pas nécessaires.

Il faut noter que l'arrivée du train permettra aux usagers de transporter facilement leur vélo à bord du train.

## b) Les piétons

Un cheminement piéton devra être créé pour permettre un accès sécurisé au quai. Cet accès pourra se faire depuis le parc urbain par la voie piétonne et cyclable mais également depuis le guichet SNCF par une zone réservée aux piétons. Des passages piétons permettront également aux usagers du bus de traverser les voies de bus et du dépôt minute.



En terme d'aménagement cela se traduit par :

Une zone piétonne aux abords du quai au même niveau que la voirie. L'aménagement d'une zone piétonne surélevée avec trottoir impliquerait la création de rampes d'accès. Or, l'utilisation de rampes convient bien en ville où les piétons ne quittent les trottoirs qu'en des points précis (passages piétons), dans notre situation les arrêts-minutes se font sur toute la longueur du quai. Par conséquent pour les passagers lourdement chargés et les personnes à mobilité réduite, un trottoir constitue un obstacle.

Ce type d'aménagement nécessite une séparation physique entre la voirie et les zones piétonnes, dans un premier temps pour des raisons de sécurité, et dans un second temps pour éviter les stationnements sauvages qui encombreraient les voies piétonnes.

Cette séparation se traduirait par des potelets espacés de 1,50 mètre pour garantir un accès pratique pour les personnes à mobilité réduite mais également pour les usagers encombrés par leur valise.

Cette pratique peut être utilisée pour l'aménagement des quais des arrêts de bus et des accès piétons au quai, depuis le guichet SNCF, la voie verte et le parking.



Photo 21 : Barrières de séparation pour les arrêts de bus. Photo Raphael ROUSSILLE.



Photo 20 : Potelet délimitant les zones piétonnes. Source : Le moniteur

Enfin, la vitesse de circulation des voitures et bus sera limitée à 30 km/h.

## C. Traitement paysagé

La construction du quai et de la voie ferrée sur une partie du parc urbain va entraîner la destruction d'une partie de ses aménagements. C'est pourquoi il faut penser à son réaménagement.

### La piste cyclable :

La voie ferrée va entraîner la destruction d'une partie de la voie cyclable. Pour garantir une pleine accessibilité aux cyclistes comme nous l'avons vu précédemment, un nouveau tracé doit être défini. La photo ci-dessous illustre quel pourrait être le nouveau tracé traversant le parc et l'emprise des aménagements ferroviaires sur la voie.



Photo 22 : Nouveau tracé de la piste cyclable. Photo Geoportail. Réalisation Raphael ROUSSILLE.



## Les plantations :

Plusieurs arbres et massifs d'arbustes sont amenés à disparaître, de nouvelles plantations seront nécessaires afin de renforcer l'attrait paysager du parc urbain :

- La plantation de deux haies permettra de masquer la voie ferrée sur toute sa longueur.
- La plantation d'arbres (érables, chênes, albizzias, frênes, ginkgobilobas, magnolias, arbres de Judée...) et d'arbustes pour remplacer les arbres supprimés suite aux travaux d'aménagement de la halte. Ces plantations permettront de reconstituer la partie de l'arborétum détruite.
- Des arbres seront plantés aux abords du parking longue durée pour fournir de l'ombre. La zone séparant les voies de bus sera enherbée avec des plantations de haies et d'arbustes, deux arbres seront plantés aux extrémités de cette zone.  
On pourra également trouver sur le parvis de la halte trois grandes jardinières composées de plantes vivaces : Forsythia, Spirée, Romarin rampant, Genet...



Photo 26 : Spirée. Photo Wikipédia.



Photo 24 : Genet. Photo [www.jacques-briant.fr](http://www.jacques-briant.fr)



Photo 25 : Romarin rampant. Photo [www.jacques-briant.fr](http://www.jacques-briant.fr)



Photo 23 : Forsythia. Photo [www.europlus1.com](http://www.europlus1.com)

Ces plantations permettront d'apporter des couleurs et de la fraîcheur à ce lieu dominé par le béton.

## CONCLUSION

---

Suite à la création de la halte multimodale, Villeneuve sur Lot pourra prétendre à une meilleure mobilité et connectivité au réseau national.

La mise en place du pôle d'échange dans ce quartier en reconversion confortera l'image d'un quartier dynamique afin d'effacer l'image d'un quartier en déshérence.

Néanmoins une question reste en suspend quant au réaménagement du parc urbain attendant à la gare. Ce dernier mériterait une étude plus approfondie entièrement consacrée à sa rénovation.

Les propositions d'aménagement de ce rapport ont avant tout vocation à répondre aux attentes des usagers de la ligne actuelle dans le cas d'une éventuelle arrivée du train dans la ville.

Le développement de l'intermodalité est inévitable pour permettre à chaque usager d'accéder par n'importe quel mode de transport à la halte. La proximité du centre ville est également un élément central quant au choix du site d'implantation de la halte.

Ce projet se heurte à des incertitudes quant à sa rentabilité future ce qui pose le problème de sa faisabilité. En effet, le train représente un investissement de poids pour la région. Par conséquent, les tarifs de déplacement sur cette ligne ont tout intérêt à être concurrentiels par rapport à la voiture pour garantir une forte fréquentation et une bonne rentabilité. Toute la difficulté du projet réside donc dans le fait d'imposer le train comme un mode de transport courant face à la voiture, dominante sur ce territoire rural.

Afin de garantir la réussite du projet, l'aménagement de l'espace ne suffit pas. Certains points dépendant de la politique de la ville restent encore à développer : les infrastructures prévues pour le déplacement cycliste qui sont aujourd'hui insuffisantes (pour rallier la future halte à vélo notamment), ou encore la souhaitable mise en place d'un tarif préférentiel pour la population villeneuvoise empruntant le train. C'est grâce à ce type d'initiatives que le train pourra s'imposer à Villeneuve sur Lot, après 70 années d'absence.

## Bibliographie

---

### Ouvrages :

BENTAYOU, Gilles, CROSSONNEAU, Nicolas, PITAVAL, Nathalie. *Les Pôles d'échanges en France* : état des connaissances, enjeux et outils d'analyse. 9 rue Juliette Récalier 69456 Lyon : Certu, 2006. (173 p.). (Certu)

BONNET, Gérard, LAINE, Jean Jacques, LIEUTIER, Gilbert, MAKHLOUFI, Mustapha, ROBIN, Jacques, TORTAL, François, WOLF, Gérard. *Recommandations pour les aménagements cyclables*. 9 rue Juliette Récalier 69456 Lyon : Certu, 2008. (97 p.). (Certu)

### Revues :

Diagonal « Périurbain et intermodalité » : BERTHIER Isabelle, ATGER Catherine, LEMONIER Marc. Diagonal, N°174, 2007, p.29-57.

ROCHEREAU Michel, Bayeux Patrick, « Le coût des équipements sportifs ». Fiches pratique sportive (fiche pratique du cadre territorial), N°68, Avril 2005. 2f.

### Travaux :

ARTHAUD, Fanny, *Le Quartier de la gare à Givors*. 63f.  
Projet individuel : DA3. Universités de Tours : EPU-2009

RFF. *Comité consultatif - Réouverture Villeneuve sur lot - Penne d'Agenais*. 27f. 01 Octobre 2010

### Sites internet :

CERTU, [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

COMMUNAUTE DES COMMUNES DU GRAND VILLENEUVE, [www.grand-villeneuve.fr](http://www.grand-villeneuve.fr)

COMMUNE DE VILLENEUVE SUR LOT, [www.ville-villeneuve-sur-lot.fr](http://www.ville-villeneuve-sur-lot.fr)

CONSEIL GENERAL 47, [www.cg47.fr](http://www.cg47.fr)

GEOPORTAIL, [www.geoportail.fr](http://www.geoportail.fr)

INSEE, [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

Le MONITEUR, [www.lemoniteur.fr](http://www.lemoniteur.fr)

CENTRE D'INFORMATION ET DE DOCUMENTATION SUR LE BRUIT,  
[www.bruit.fr/FR/info/Voie\\_existante/01040301](http://www.bruit.fr/FR/info/Voie_existante/01040301)

REGION AQUITAINE, <http://aquitaine.fr/politiques-regionales/transports-et-infrastructures/ter-aquitaine.html>

RFF et GRAND BESANCON, [www.haltesferroviaires.fr](http://www.haltesferroviaires.fr)

RFF, [www.rff.fr](http://www.rff.fr)

SNCF, [www.ter-sncf.com/Regions/aquitaine/fr/Etat\\_du\\_trafic/Default.aspx](http://www.ter-sncf.com/Regions/aquitaine/fr/Etat_du_trafic/Default.aspx)

# ANNEXES

## Création d'une halte ferroviaire à Villeneuve sur Lot

Questionnaire relatif à la mobilité et à l'accessibilité.  
Destiné aux usagers de la ligne Villeneuve-Agen

*Questionnaire administré par moi-même.*

**Votre tranche âge :**

- 15-25
- 25-40
- 40-60
- 60+

**Vous habitez :**

- En centre ville
- En périphérie de la ville
- Dans une autre commune

**Quel est le motif de votre déplacement :**

- Travail
- Etudes
- Loisirs
- Autre :

**Combien de fois réalisez-vous ce trajet ?**

- Quotidiennement
- Au moins deux fois par semaine
- Autre :

**Comment êtes vous arrivé jusqu'à la gare :**

- Voiture personnelle (dépôt/stationnement longue durée)
- En bus
- Vélo
- A pied

**Selon vous en terme d'accessibilité quel serait le meilleurs emplacement pour la nouvelle gare :**

- Entre les Lycées Georges Leygues et Louis Couffignal
- Sur le site actuel de la gare routière
- Pourquoi :



## RESULTAT DU QUESTIONNAIRE :

Le questionnaire a été réalisé à la gare routière auprès de 21 usagers de la ligne routière régionale, le Vendredi mai 2011 entre 7h45 et 16h.

Déplacement vers la gare		Domicile			Motif de déplacement			Fréquence du Trajet		
		Centre de Villeneuve	Périphérie de Villeneuve	Autre commune	Etude	Travail	Autre	Quotidien	Au moins deux fois par semaine	Occasionnellement
Voiture : Dépôt minute	6	1	3	2	2	1	3	2	3	1
Voiture : Longue durée	4	1	3			1	3	1		3
Bus	5	5			2	2	1	2	2	1
Pied	6	3	1	2	2		4	2		3

Pour la question « **Selon vous en terme d'accessibilité quel serait le meilleurs emplacement pour la nouvelle gare ?** » :

10 personnes ont répondu qu'ils préféreraient le site de l'ancienne gare pour sa proximité avec le centre ville (commerces, ..)

8 personnes sont sans avis, pour eux la localisation importe peu. (Ces 8 personnes sont arrivées en voiture sur le site).

3 personnes ont répondu qu'ils préféreraient le site des lycées, dont 2 élèves arrivés à pied du lycée et résidant à Agen, et 1 personne qui habite à proximité des lycées.

## Table des matières

---

<b>AVERTISSEMENT .....</b>	<b>3</b>
<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>7</b>
<b>I. Une future halte ferroviaire à Villeneuve sur Lot (47).....</b>	<b>9</b>
A. Les transports en commun régionaux à Villeneuve sur Lot .....	9
1. La ligne ferroviaire.....	9
2. La ligne routière régionale.....	10
B. Présentation des sites retenus pour l'accueil d'une halte ferroviaire.	
12	
1. Le site des lycées.....	13
2. Le site de l'ancienne gare.....	14
C. Les acteurs du projet.....	16
<b>II. Détermination du site d'implantation de la halte .....</b>	<b>17</b>
A. Etude comparative des deux sites.....	17
1. Les critères.....	17
a) Accessibilité.....	17
(1) Zones d'attractivités piétonnes.....	17
(2) Accessibilité routière.....	19
b) Fréquentation .....	22
c) Les nuisances.....	23
d) Coûts annexes à l'implantation de la gare.....	25
e) Foncier.....	26
2. Tableau de notation des critères.....	27
B. Bilan : Enjeux et pertinence du projet.....	28

<b>III. Création d'une halte multimodale.....</b>	<b>29</b>
A. La halte ferroviaire : élément structurant du pôle d'échange.....	30
B. Organisation de l'inter-modalité .....	32
1. Les modes motorisés.....	32
a) Voitures.....	32
a) Bus.....	34
2. Les modes doux.....	36
a) Les vélos.....	36
b) Les piétons.....	38
C. Traitement paysagé.....	40
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>42</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>43</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>45</b>
<b>Table des illustrations.....</b>	<b>50</b>

## Table des illustrations

---

### Figure :

Figure 1 : Réseau de transport en commun du Lot et Garonne. Source: www.ter-sncf.com.....	9
Figure 2 : Site des Lycées. Fond de carte : Cadastre. Réalisation Raphael ROUSSILLE.....	13
Figure 3 : Site de l'ancienne gare. Fond de carte : Cadastre. Réalisation Raphael ROUSSILLE.....	14
Figure 4 : Isochrone de déplacement piéton à 15 minutes des deux sites. ....	18
Figure 5 : Accessibilité aux sites en voiture.....	19
Figure 6 : Réseau de transport en commun de la ville. Source : www.ville-villeneuve-sur-lot.fr. Réalisation Raphael ROUSSILLE.....	20
Figure 7 : Schéma de circulation actuelle des bus. Réalisation Raphael ROUSSILLE.....	35
Figure 8: Nouveau sens de circulation des bus. Réalisation Raphael ROUSSILLE.....	36

### Graphe :

Graphe 1 : Mode de transport pour les trajets domicile travail. Source : INSEE .....	33
--	----

### Illustration :

Illustration 1 : Représentation de la future halte ferroviaire. Réalisation Raphael ROUSSILLE.....	31
--	----

### Photo :

Photo 1 : Autocar régional. Photo Raphael ROUSSILLE.....	10
Photo 2 : Le bureau de vente SNCF, gare routière. Photo Raphael ROUSSILLE.....	11
Photo 3 : Localisation des sites pour l'implantation de la halte ferroviaire. Photo geoportail.....	12
Photo 4 : Plateforme sportive du lycée Couffignal. Photo Raphael ROUSSILLE.....	13
Photo 5 : L'ancienne voie ferrée aux abords du lycée Couffignal. Photo Raphael ROUSSILLE.....	14
Photo 6 : La voie verte du parc urbain. Photo Raphael ROUSSILLE.....	15

Photo 7 : Le parc urbain. Photo Raphael ROUSSILLE.....	15
Photo 8 : Le bâtiment de l'ancienne gare. Photo Raphael ROUSSILLE.....	15
Photo 9 : Plateforme de desserte des bus de la gare routière. Photo Raphael ROUSSILLE.....	21
Photo 10 : Zone de coupure urbaine. Photo : Géoportail. Réalisation Raphael ROUSSILLE.....	24
Photo 11 : Passage piéton sur la voie. Photo Raphael ROUSSILLE.....	24
Photo 12 : Gymnase du lycée rénové récemment. Photo Raphael ROUSSILLE.....	26
Photo 13 : Localisations des différents aménagements. Réalisation Raphael ROUSSILLE.....	29
Photo 14 : Type d'autorail qui sera utilisé pour relier Villeneuve à Agen. Photo : photos-de-trains.net .....	30
Photo 15 : Stationnement dans une rue connexe. Photo Raphael ROUSSILLE.....	32
Photo 16 : Emplacement du futur parking. Photo Raphael ROUSSILLE.....	34
Photo 17 : Les pistes cyclables qui desservent le quartier. Photo geoportail. Réalisation Raphael ROUSSILLE.....	37
Photo 18 : Vélo d'un usager. Photo Raphael ROUSSILLE.....	37
Photo 19 : Abri 2 roues Nautilus modulable. Source : www.citeconcept.fr..	38
Photo 21 : Potelet délimitant les zones piétonnes. Source : Le moniteur..	39
Photo 20 : Barrières de séparation pour les arrêts de bus. Photo Raphael ROUSSILLE.....	39
Photo 22 : Nouveau tracé de la piste cyclable. Photo Geoportail. Réalisation Raphael ROUSSILLE.....	40
Photo 23 : Spirée. Photo Wikipédia.....	41
Photo 24 : Genet. Photo www.jacques-briant.fr.....	41
Photo 25 : Romarin rampant. Photo www.jacques-briant.fr .....	41
Photo 26 : Forsythia. Photo www.europlus1.com.....	41

## Création d'une halte ferroviaire à Villeneuve sur Lot (47)

### Mise en place d'une halte multimodale

## Résumé

Ville Lot et Garonnaise située à 25 km au nord d'Agen, Villeneuve sur Lot se trouve excentrée de tout axes ferroviaires et routiers nationaux. L'absence de gare à moins de 10 kilomètres accentue ce phénomène d'enclavement.

Toute activité ferroviaire ayant cessée depuis plus de 30 ans, ce projet s'attache à proposer un scénario d'aménagement d'un nouveau quartier de gare au sein de la ville. La réouverture de la ligne aux voyageurs est prévue pour 2015, son cadencement de 10 aller/retour par jour permettra de relier Agen en 27 minutes. Cette nouvelle liaison ferroviaire permettra également aux populations des communes avoisinantes de se rendre facilement à Villeneuve sur Lot par le train. Plusieurs sites sont retenus pour accueillir ces futurs aménagements, une étude comparative permettra de déterminer lequel est le plus apte à accueillir la halte.

L'aménagement du nouveau quartier gare se traduira par la mise en place d'une halte ferroviaire sans bâtiment voyageur composée seulement d'un abri. Elle sera connectée avec une plateforme d'échange. Cette plateforme devra permettre aux usagers d'avoir accès sur un même site à plusieurs modes de transports, par des voies sécurisées.

L'arrivée du train représente donc une opportunité pour Villeneuve sur Lot de mettre en place un pôle d'échange à son échelle. Cela permettra avant tout d'améliorer la mobilité des villeneuvois.

Mots clés + mots géographiques : Halte ferroviaire, pôle d'échange, halte-multimodale, transports, accessibilité, mobilité, Villeneuve sur Lot, Lot et Garonne (47), Aquitaine.



PLAN D'AMENAGEMENT DE LA HALTE FERROVIAIRE

A

VILLENEUVE SUR LOT

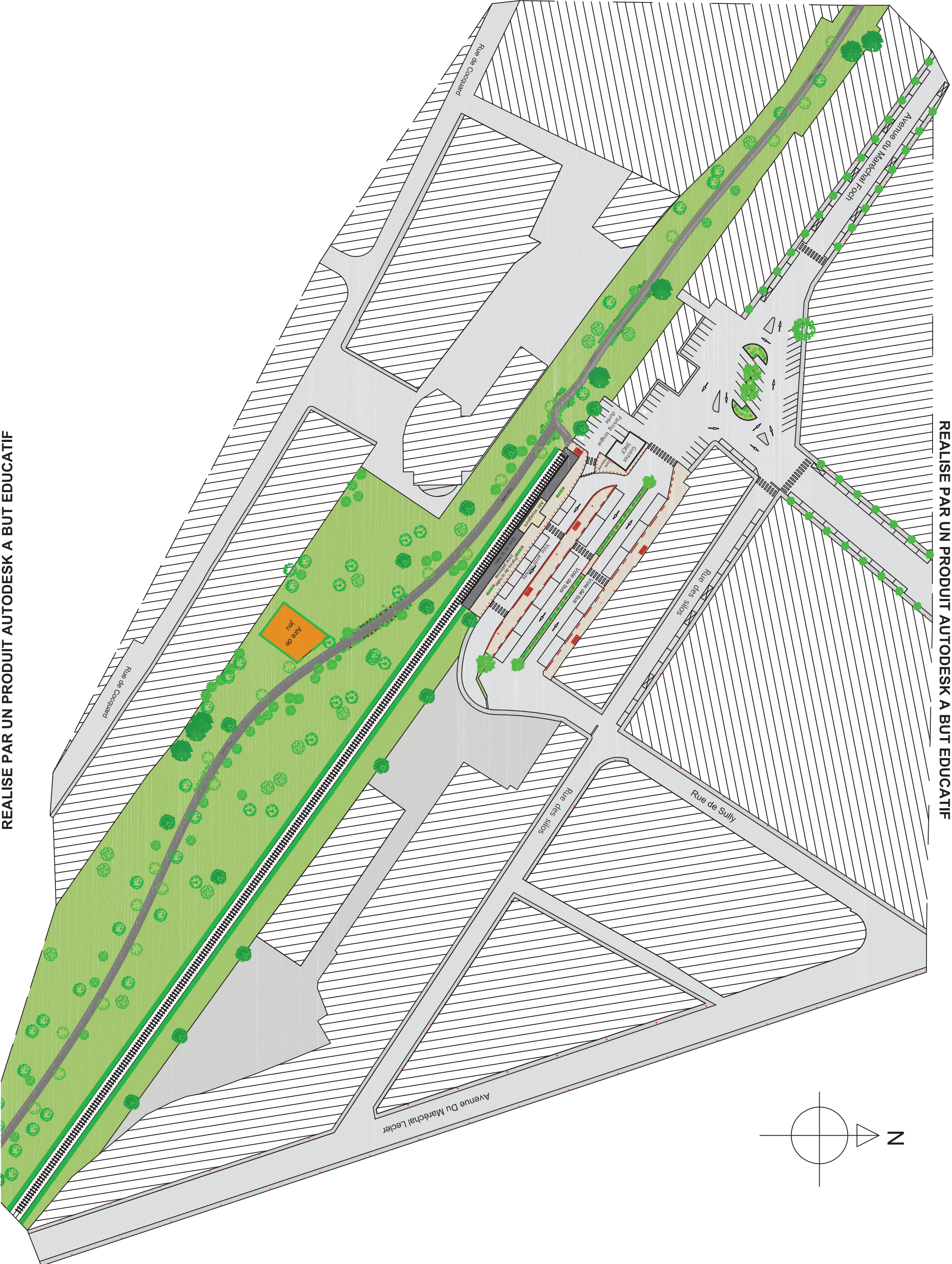
LOT ET GARONNE

PLAN DE MASSE

ECHELLE 1/1250

Réalisation : Raphaël ROUSSILLE

Fait le 10 mai 2011



REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

REALISE PAR UN PRODUIT AUTODESK A BUT EDUCATIF

PLAN D'AMENAGEMENT DE LA HALTE FERROVIAIRE

A

VILLENEUVE SUR LOT

LOT ET GARONNE

PLAN DE MASSE

ECHELLE 1/500

Réalisation : Raphaël ROUSSILLE

Fait le 10 mai 2011



