PROJET GARE NOUVELLE DE
NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE POUR LES INSTALLATIONS, OUVRAGES, TRAVAUX ET ACTIVITÉS (IOTA) SOUMIS À AUTORISATION AU TITRE DE L'ARTICLE L. 214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Pièce B :
Notice explicative du projet

FEVRIER 2017

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LANGUEDOC ROUSSILLON LA RÉGION MIDI PYRÉNÉES

nîmes métropole

Montpellier méditerranée métropole

SNCF RÉSEAU

SOMMAIRE

1. SNCF RESEAU, MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET 2
2. PRÉSENTATION DU PROJET 3
2.1. LE CONTEXTE FERROVIAIRE EN LANGUEDOC-ROUSSILLON 3
2.2. LE PROJET DE GARE NOUVELLE DE NÎMES MANDUEL REDESSAN 4
2.2.1. LE POSITIONNEMENT DE LA GARE AU SEIN DU RESEAU FERRE LANGUEDOCIEN 4
2.2.2. LE POSITIONNEMENT DE LA GARE AU SEIN DU TERRITOIRE 4
2.2.3. LA CONSISTANCE DU PROJET 4
3. LA GARE NOUVELLE NÎMES MANDUEL REDESSAN, UN PROJET AU SERVICE DU TERRITOIRE 6
3.1. CONSTATS ET ENJEUX 6
3.2. LES OBJECTIFS ET LES FONCTIONNALITES DU PROJET 6
3.2.1. LES FONCTIONNALITES NATIONALES 6
3.2.2. LES FONCTIONNALITES LOCALES ET REGIONALES 7
3.3. POURQUOI UNE GARE NOUVELLE ? 7
3.3.1. UN PROJET NECESSAIRE POUR RENFORCER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE 7
3.3.2. UN PROJET AU SERVICE DE LA MOBILITE DURABLE 8
3.3.3. UN PROJET EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE 8

Cette note a comme objectif de présenter le projet de Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan, qui est soumis à Enquête Publique.

Il s'agit d'une note de présentation non technique du projet, visant à présenter le contexte et les principales caractéristiques du projet soumis à Enquête Publique. Ces éléments seront présentés de manière concise et pédagogique afin de donner au lecteur l'ensemble des clés de compréhension.

1. SNCF RESEAU, MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau est une entreprise publique (établissement public de l'état, à caractère industriel et commercial), dont la vocation est de gérer, maintenir et développer le réseau ferré national et ses usages.

SNCF Réseau remplit une mission de service public au quotidien. Il permet la circulation de 15000 trains journaliers et est notamment le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes qui irriguent l'ensemble du territoire national, dont 2 000 km de lignes à grande vitesse.

Créé le 1er janvier 2015 suite à la réforme ferroviaire et organisé autour de 4 métiers (accès réseau, circulation, maintenance et travaux, ingénierie et projets), SNCF Réseau réunit SNCF Infra, la Direction des Circulations Ferroviaires et Réseau Ferré de France au sein du groupe SNCF. Ce rapprochement stratégique vise à :

- améliorer la qualité de service vis-à-vis de ses clients,
- parvenir à l'équilibre financier de ses activités d'ici 2020
- renforcer la qualité des déplacements de plus de 5 millions de voyageurs et 250 000 tonnes de marchandises par jour.

Deuxième investisseur public français, comptant 52 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires 2015 de 6,5 milliards d'euros, SNCF Réseau fait de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure existante sa priorité stratégique. SNCF Réseau pilote à cet effet un grand plan de modernisation (+ de 2,5 milliards d'euros et 1500 chantiers / an) avec une priorité donnée aux trains du quotidien roulant sur le réseau classique.

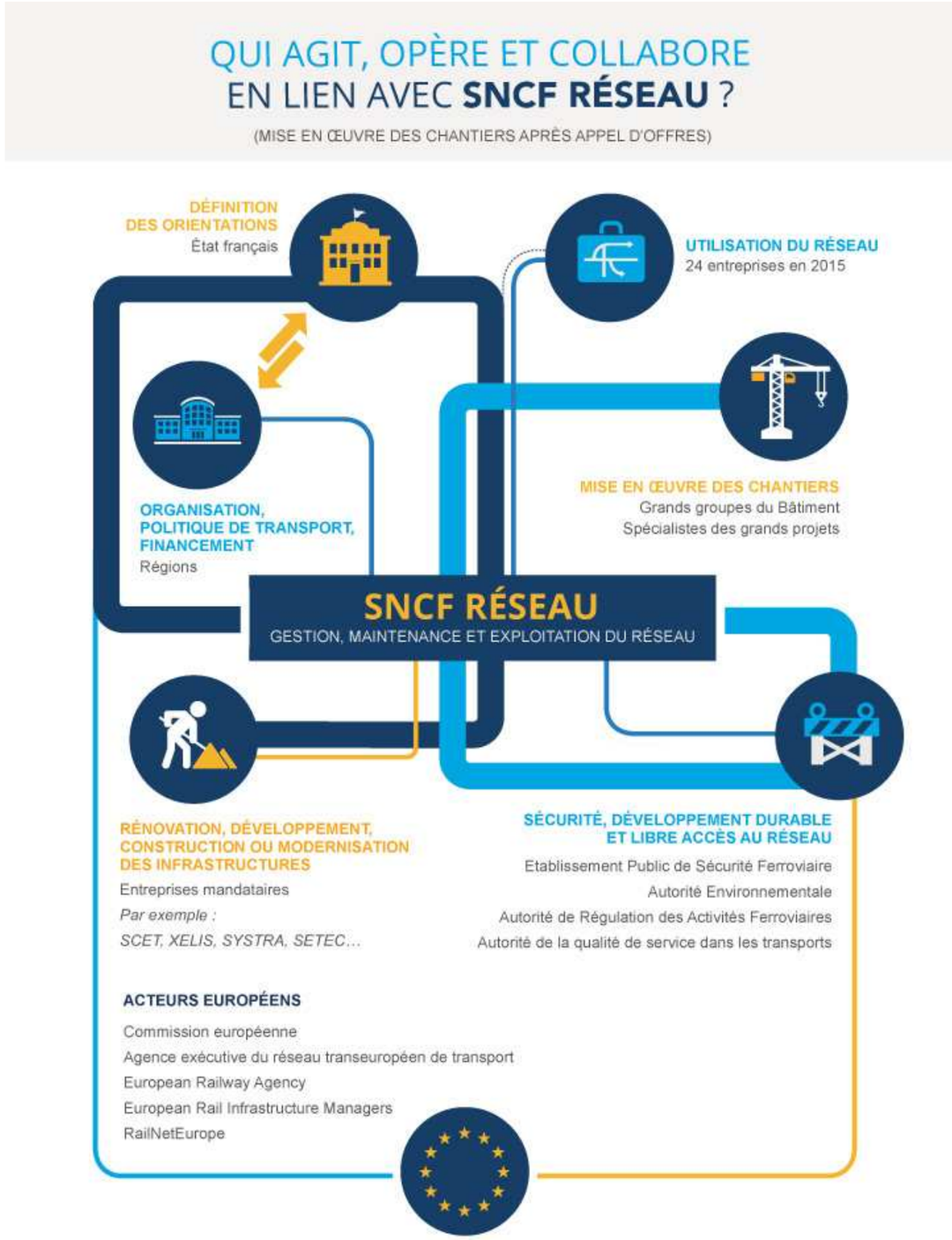

Figure.1 - Les partenaires de SNCF Réseau

2. PRÉSENTATION DU PROJET

2.1. LE CONTEXTE FERROVIAIRE EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

Le projet de Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan s'inscrit au sein du réseau ferroviaire languedocien, en cohérence avec l'ensemble des opérations, qui ont été engagées depuis le début des années 2000.

Trois projets majeurs ont notamment été menés et sont à des états d'avancement distincts :

- Le **Contournement de Nîmes et Montpellier** (CNM), ligne mixte, acceptant les trains de voyageurs et de fret, de 80 km, circulée à une vitesse maximale de 220km/h, en cours de construction et dont la mise en service est prévue pour fin 2017.
- La **ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras,** d'une longueur de 44 km et mise en service en 2010. Cette ligne permet l'interconnexion des réseaux français et espagnol. Cette infrastructure est utilisée à la fois par des trains de fret et par des trains de voyageur.
- La **Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan** (LNMP), qui est en préparation pour la réalisation de l'enquête d'utilité publique dans la perspective d'une mise en service à l'horizon 2030. Cette ligne à grande vitesse (300 km/h) de 150 km sera en capacité d'accueillir des circulations voyageurs et fret sur certains tronçons (mixité partielle).

Ces trois opérations s'inscrivent dans une démarche globale d'amélioration de la compétitivité du mode ferroviaire à travers la création d'un doublet de lignes complémentaires, créant ainsi un corridor à haute capacité, haute vitesse et haute qualité.

Deux projets de gares nouvelles ont été étudiés et sont aujourd'hui à un état d'avancement distinct.

- La **gare de Montpellier Sud de France**, dont l'enquête publique s'est déroulée en 2014, et dont la mise en service est prévue à l'horizon 2017
- La **gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan**, dont l'enquête publique est prévue fin 2016 / début 2017 et dont la mise en service se situerait à l'horizon 2020.

La figure, ci-contre, présente les différents projets précédemment cités et leur positionnement au sein de l'arc méditerranéen.

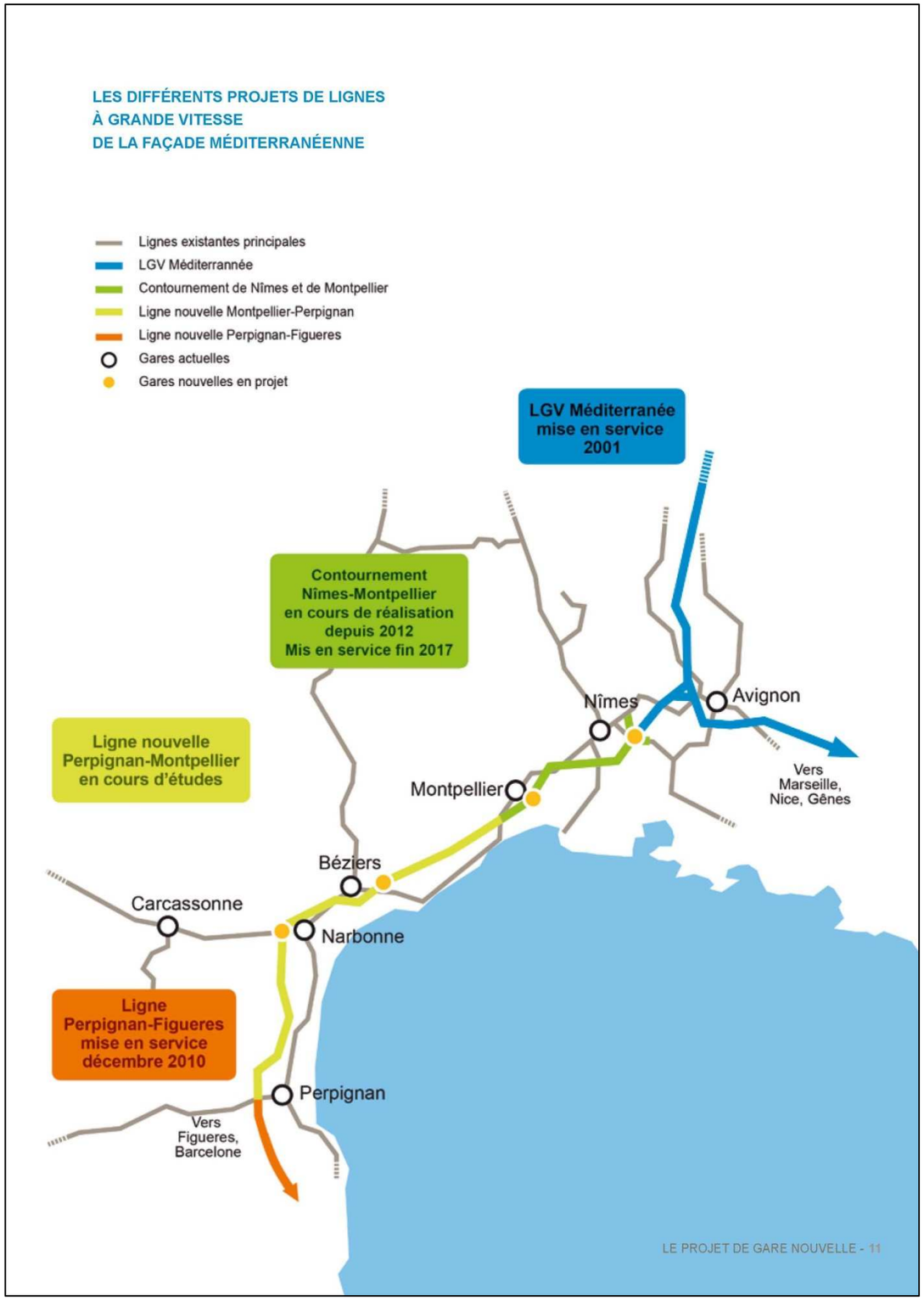

Figure.2 - Schéma de principe des projets ferroviaires majeurs du territoire languedocien (source : SNCF)

2.2. LE PROJET DE GARE NOUVELLE DE NÎMES MANDUEL REDESSAN

2.2.1. LE POSITIONNEMENT DE LA GARE AU SEIN DU RESEAU FERRE LANGUEDOCIEN

Le projet de gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est situé à l'intersection de la Ligne à Grande Vitesse Méditerranéenne, dans son prolongement avec le Contournement de Nîmes et Montpellier et de la ligne existante reliant Tarascon à Sète.

Situé à une quinzaine de kilomètres du centre de Nîmes, ce site représente un positionnement stratégique au sein du réseau ferré languedocien. En effet, cet emplacement est le lieu de passage à la fois des trains nationaux en provenance ou à destination du nord et notamment de Paris, et également le lieu de passage des trains régionaux en provenance ou à destination de la Région PACA.

Cette gare s'inscrit également au sein du fonctionnement de l'étoile ferroviaire de Nîmes.

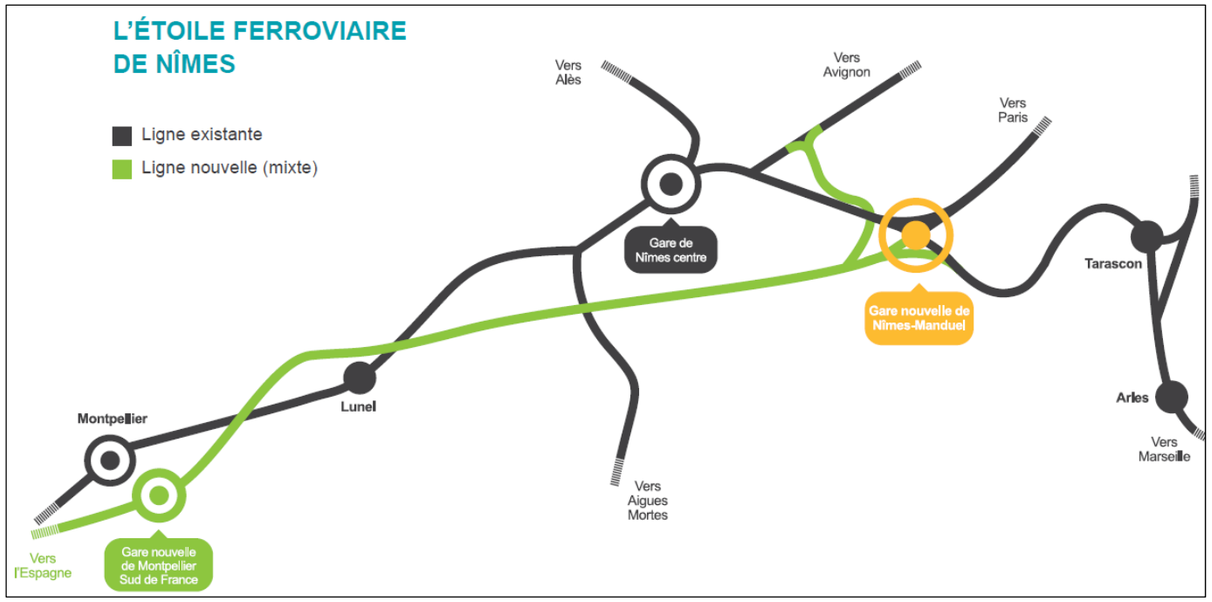

Figure.3 - Schéma de principe du doublement de l'axe Nîmes-Montpellier (source SNCF)

La ligne Tarascon-Sète est la ligne classique principale de l'étoile ferroviaire de Nîmes. En 2015, nous comptabilisons 44 trains régionaux et 12 trains Intercité passant au niveau de l'emplacement du projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

De même, près de 50 Trains À Grande Vitesse (TAGV) circulent aujourd'hui sur la LGV méditerranée en direction ou en provenance de Nîmes et se raccordent sur la ligne classique.

Le site de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est situé au sein d'un nœud stratégique du réseau ferré national et dispose donc d'un potentiel de dessertes important.

2.2.2. LE POSITIONNEMENT DE LA GARE AU SEIN DU TERRITOIRE

Situé au sud-est de l'agglomération nîmoise, au sein du territoire de Nîmes Métropole, le site de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est positionné sur le territoire des communes de Manduel et Redessan.

Ce site se trouve à proximité de l'intersection des routes départementales RD3 et RD999.

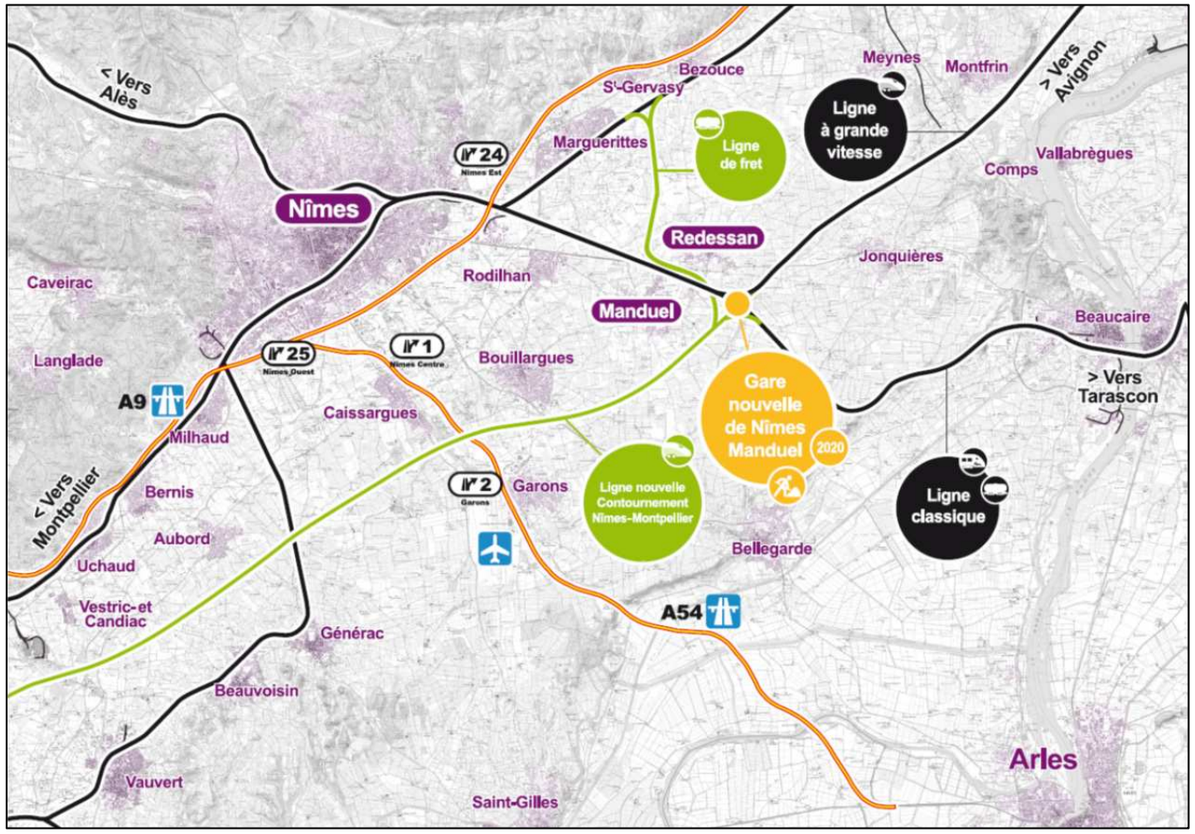

Figure.4 - Localisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan au sein du territoire (source : SNCF)

2.2.3. LA CONSISTANCE DU PROJET

Le projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est composé de :

- La construction de la gare à l'intersection des voies ferroviaires du contournement de Nîmes Montpellier et de la ligne existante Tarascon-Sète ;
- La création de deux voies ferrées et de deux quais de 400m sur le contournement de Nîmes Montpellier pour permettre l'arrêt des trains à grande vitesse (TAGV), y compris les équipements ferroviaires et le génie civil nécessaires ;
- La création de deux quais le long de la voie ferrée existante Tarascon-Sète pour permettre l'arrêt des trains régionaux ;

- Les aménagements nécessaires à l'intermodalité : espaces de stationnement courte et longue durée, dépose minute, taxis, transports en commun, vélos, circulations piétonnes…qui s'organise autour de la gare et de part et d'autres des voies ferrées ;
- L'aménagement des espaces extérieurs, indissociable de l'équipement, notamment les parvis d'accès à la gare ;
- La création de la principale voie d'accès à la gare, se raccordant sur la RD3, qui sera réalisée par Nîmes Métropole.

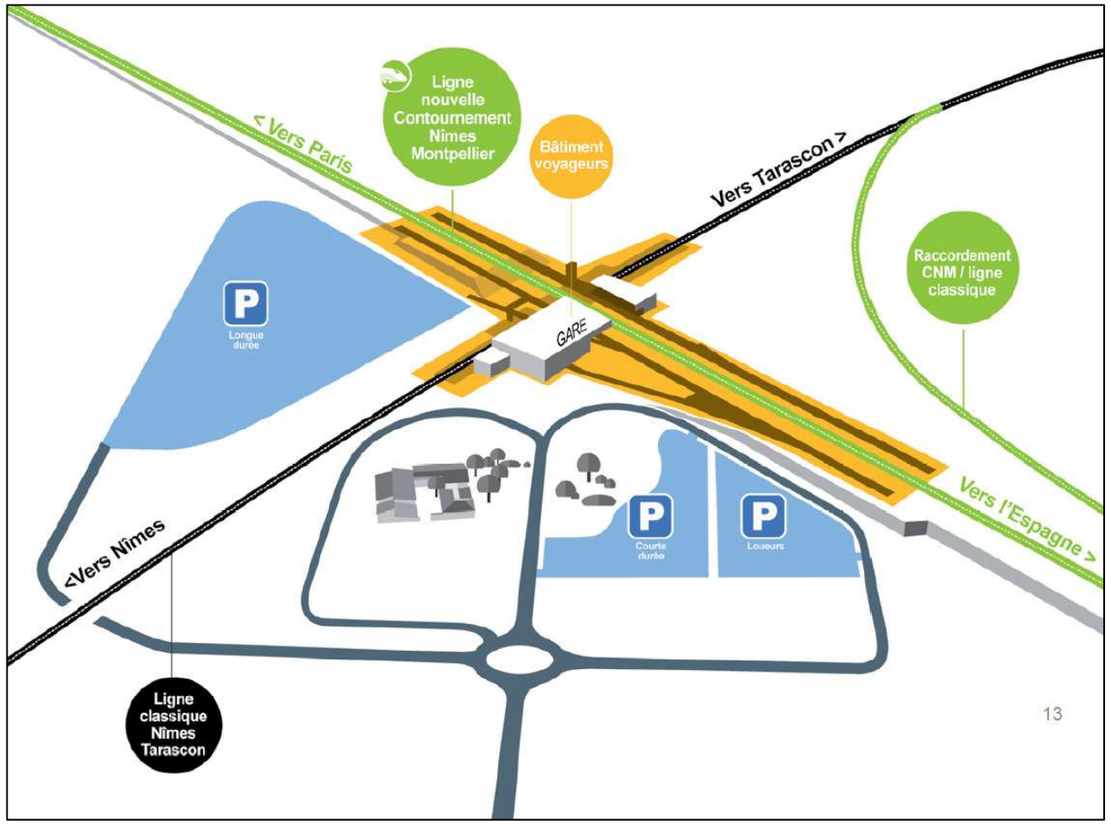

Figure.5 - Schéma de principe des aménagements associés à la gare nouvelle (source : SNCF)

3. LA GARE NOUVELLE NÎMES MANDUEL REDESSAN, UN PROJET AU SERVICE DU TERRITOIRE

Le projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est localisé à l'intersection de la ligne classique Tarascon - Sète et du Contournement de Nîmes et Montpellier. Ce positionnement stratégique multiplie ses fonctionnalités en offrant un accès à des déplacements de longue distance (nationaux et internationaux grâce aux trains à grande vitesse et aux trains Intercités).

La gare nouvelle facilitera la mobilité territoriale, à l'échelle de l'agglomération nîmoise, ainsi qu'à l'échelle de la Grande Région Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées grâce aux TER.

La gare nouvelle sera donc à la fois une gare dite « TGV® » et une gare dite « TER », d'intérêt local et régional.

3.1. CONSTATS ET ENJEUX

L'analyse de la situation du transport de voyageurs et de marchandises en Languedoc-Roussillon a mis en lumière une croissance régulière des besoins en déplacement. Cette tendance s'est dessinée d'une part avec le fort développement démographique et économique de ce territoire dans les années 1990, et d'autre part avec son positionnement stratégique pour les flux de transit entre l'Espagne et le couloir rhodanien.

Au début des années 2000, pour faire face au fort accroissement de la demande, le nombre de circulations de trains a fortement progressé. L'activité TER a connu notamment entre cette période et aujourd'hui une croissance des circulations de l'ordre de 60% sur l'axe Nîmes Montpellier. Bien que la crise économique de la fin des années 2000 soit à l'origine d'une stagnation des circulations sur l'axe entre 2007 et 2011, on constate depuis 2011 une reprise significative de l'activité fret de cet axe.

Le nombre de circulations à l'heure de pointe entre 2000 et 2015 a fortement augmenté à tel point que le réseau ferré actuel est en voie de saturation. Il en résulte une limite dans le développement de l'offre de transport pour les marchandises et les voyageurs, notamment pour les déplacements régionaux. De plus, le cumul sur une même ligne de trafics importants et hétérogènes par leurs vitesses et leurs arrêts entraine une dégradation de la fiabilité du système ferroviaire global sur l'axe languedocien et plus spécifiquement au niveau du tronçon le plus utilisé, entre Nîmes et Montpellier.

En outre, les préoccupations en matière de qualité environnementale sont de plus en plus fortes. Les nouveaux investissements de transport doivent participer à organiser une mobilité durable au sein des territoires. Cela passe par le développement des modes plus respectueux de l'environnement, parmi lesquels le mode ferroviaire, qui possède dans ce domaine de nombreux atouts par rapport à la route et à l'aérien.

Parallèlement à ces enjeux d'organisation des transports, le territoire du projet est marqué par une tendance de périurbanisation diffuse, entrainant des pratiques de mobilités orientées vers l'usage de la voiture. La création d'un nœud ferroviaire au sein de l'agglomération nîmoise représente une opportunité de structuration et de maîtrise du développement de l'urbanisation de ce territoire. La future gare représentera une centralité forte pour les déplacements du territoire.

3.2. LES OBJECTIFS ET LES FONCTIONNALITES DU PROJET

La gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan offre un double service, à la fois d'offre trains à grande vitesse et Intercités et d'offre TER. Ce double avantage, qui consiste à connecter le territoire à des fonctionnalités à la fois nationales et locales, est permis par sa localisation à l'intersection d'une ligne nouvelle du réseau européen à grande vitesse : le Contournement de Nîmes Montpellier (CNM) et d'une ligne classique ferroviaire.

3.2.1. LES FONCTIONNALITES NATIONALES

Avec la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier (CNM), le fonctionnement du réseau languedocien entre Nîmes et Montpellier va évoluer, en développant des fonctionnalités propres à chaque infrastructure et ainsi gagner en qualité.

Les trains Grandes Lignes en transit au sein du territoire languedocien (vers Bordeaux, Toulouse, Nice, Barcelone…) utiliseront le contournement de Nîmes et de Montpellier. Par contre, les trains Grandes Lignes ayant comme terminus Montpellier et Béziers emprunteront la ligne classique.

Ainsi, par sa mise en service, la gare nouvelle permettra un basculement de certains trains Grandes Lignes de la ligne classique vers le CNM. La gare centre de Nîmes conservera une desserte Grandes Lignes conséquente.

Une utilisation plus équilibrée et plus efficace du doublet de ligne entre Nîmes et Montpellier sera ainsi mise en œuvre. La gare permettra donc d'améliorer la performance de l'offre ferroviaire sur ce secteur, à travers :

- pour la ligne classique, une plus grande disponibilité de cette ligne pour développer les TER
- pour le CNM, des gains de performance (temps de parcours et régularité) pour les trains Grandes Lignes en transit.

Cette réorganisation des circulations contribuera simultanément à améliorer la desserte des trains à grande vitesse des agglomérations de Nîmes et Montpellier grâce à des trajets plus rapides, et à renforcer encore la régularité du système ferroviaire.

La réalisation d'une gare située sur le réseau européen à grande vitesse pour l'agglomération nîmoise vise également à inscrire Nîmes comme un point d'arrêt des trains en transit au sein du Languedoc. La gare nouvelle permettra ainsi de positionner Nîmes comme une destination à l'échelle nationale et également européenne, en offrant aux habitants un accès à l'ensemble du réseau à grande vitesse européen.

En créant un point d'accès direct à la grande vitesse complémentaire de la gare de Nîmes centre qui continuera d'accueillir les trains à grande vitesse terminus Montpellier, la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan améliorera l'accessibilité du territoire à la grande vitesse. Les usagers auront la possibilité de prendre les trains Grandes Lignes, soit en gare centre, soit en gare nouvelle.

Du fait de son positionnement au sein du territoire, cette deuxième gare sera également plus accessible que la gare centre, notamment grâce à son accessibilité tous modes (TER, transports collectifs, voiture et modes doux) et en raison d'une circulation moins congestionnée et de possibilités de stationnement plus importantes. Elle sera particulièrement attractive pour les habitants de la périphérie Sud et Est de Nîmes.

3.2.2. LES FONCTIONNALITES LOCALES ET REGIONALES

La gare, du fait de son interconnexion avec le réseau classique offrira des services TER d'une part vers Nîmes centre et d'autre part vers Tarascon, Arles et Marseille, développant ainsi une desserte TER performante à l'échelle de l'est de l'agglomération nîmoise.

Ces services TER seront accessibles, grâce à la création d'un pôle d'échange multimodal proche des centres des communes de Manduel et Redessan, par bus urbain et par modes doux (vélos et marche à pied). Les habitants de l'est de l'agglomération pourront ainsi rejoindre, via le pôle d'échange, le centre de Nîmes en moins de 10 minutes (les temps de trajet actuels en bus ou en voiture particulière sont égaux ou supérieurs à 30 minutes, notamment aux heures de pointe). Cette offre ferroviaire régionale viendra ainsi compléter l'offre de transport collectif à l'échelle du périurbain de l'est de Nîmes et permettra d'améliorer l'attractivité du mode ferroviaire au sein d'un territoire, qui, aujourd'hui, est tournée vers un usage quasi-exclusif de la voiture particulière, notamment pour les trajets quotidiens domicile-travail / études.

Par ailleurs, dans un avenir proche cette gare en tant qu'objet urbain, sera créatrice d'une nouvelle centralité au service du territoire. Elle représentera l'élément structurant fort, prévu dans les documents de planification urbaine avec la création d'un futur quartier urbain. Elle sera facteur de densification du territoire, avec une liaison ferroviaire directe avec le cœur de la ville de Nîmes, ce qui en fait un atout pour l'aménagement durable de l'Agglomération nîmoise.

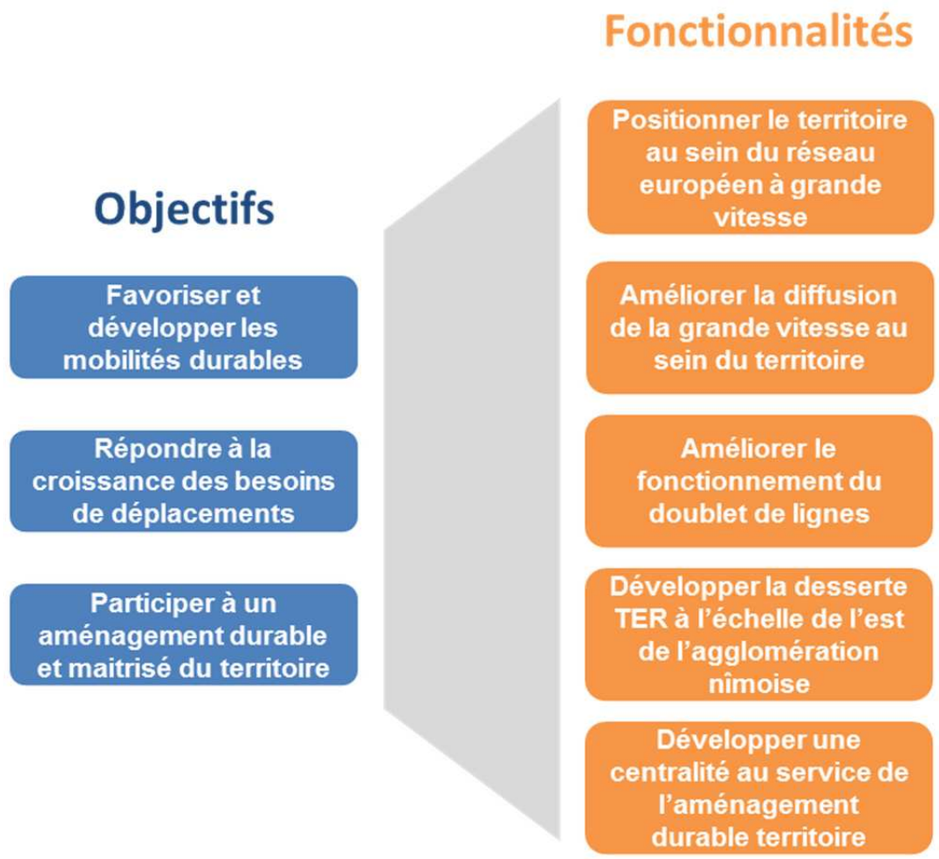

Figure.6 - Synthèse des objectifs et fonctionnalités du projet

3.3. POURQUOI UNE GARE NOUVELLE ?

3.3.1. UN PROJET NECESSAIRE POUR RENFORCER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

3.3.1.1. Une meilleure accessibilité à la Grande Vitesse pour le territoire gardois

Avec la mise en service de la gare nouvelle, l'offre de service ferroviairede trains à grande vitesse et Intercités, sera accessible dans deux gares de l'agglomération nîmoise. Les temps d'accès seront globalement réduits, améliorant ainsi l'accès au réseau à grande vitesse français et européen des populations vivant au sein du territoire.

Ainsi un voyageur de l'agglomération nîmoise, qui souhaiterait aller à Paris aura la possibilité de prendre son train soit à la gare de Nîmes centre, soit à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan. En effet, à la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, 17 trains Grandes Lignes continueront à desservir la gare de Nîmes Feuchères et 14 trains Grandes Lignes desserviront la gare nouvelle.

3.3.1.2. Une amélioration des conditions de circulation sur la ligne classique

Avec la mise en service de la gare nouvelle, le report d'une partie des trains Grands Lignes de la ligne classique vers le Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) sera à l'origine de libération de capacité sur la ligne classique et donc d'une amélioration de la régularité de cette ligne.

Ce report de trains permet un gain de capacité de près de 20% sur l'axe Nîmes-Montpellier et autant en gare de Nîmes Feuchères à l'heure de pointe. Le gain de capacité rendra possible l'augmentation des services ferroviaires régionaux (TER) desservant Nîmes Feuchères.

3.3.1.3. Des temps de parcours diminués pour les trafics en transit

Tout en desservant la gare nouvelle, les trains empruntant le CNM bénéficieront d'une réduction de leur temps de parcours de 10 min environ entre Nîmes et Montpellier par rapport aux trains desservant la gare de Nîmes Feuchères. Avec la mise en service de la gare nouvelle, plusieurs TGV supplémentaires circuleront sur le CNM et tous les voyageurs présents dans ces TGV bénéficieront du gain de temps.

Du fait de ces temps de parcours plus rapides, plus de voyageurs utiliseront le train.

Au total, ce seront près de **4 millions de voyageurs supplémentaires** qui circuleront sur le contournement de Nîmes et Montpellier. Ce seront ainsi, au total, près de 700 000 heures par an économisées par ces voyageurs dès la première année de la mise en service de la gare nouvelle.

3.3.1.4. Une offre de transport ferroviaire localement améliorée

Aujourd'hui, dans les communes du sud-est de Nîmes, l'offre ferroviaire régionale est peu présente et peu utilisée.

La création d'une gare nouvelle interconnectée à la ligne classique permettra le développement d'une offre ferroviaire régionale plus attractive pour le futur pôle d'échange. Avec un temps de parcours en train de 8 min pour atteindre la gare Nîmes centre et de 10 min pour celle de Beaucaire, la gare nouvelle représentera une alternative crédible à l'usage de la voiture.

L'offre TER sera ainsi diffusée au sein du territoire local, qui est aujourd'hui principalement tourné vers l'automobile pour les déplacements quotidiens en direction de Nîmes ou de Beaucaire.

3.3.2. UN PROJET AU SERVICE DE LA MOBILITE DURABLE

Actuellement, la route constitue le principal mode de transports pour les déplacements de personnes. Or le mode routier est source majeure de pollution et est accidentogène. Le mode aérien est, lui aussi, source d'émissions de polluants et de gaz à effets de serre. A l'inverse, le mode ferroviaire est un levier majeur du développement durable. En effet, il est **moins consommateur d 'énergie, moins polluant et plus sûr.**

La création de la gare nouvelle favorisera le report modal vers le train par :

- Les reports routiers et ariens des voyageurs longue distance, grâce aux gains de performance des trains circulant via le contournement Nîmes Montpellier,
- Les reports de la voiture vers les trains régionaux avec une offre ferroviaire améliorée à l'est et au sud de Nîmes grâce aux TER mis en correspondance avec les trains à grande vitesse,

Il y aura une augmentation des trajets locaux réalisés en voiture pour le rabattement de certains usagers vers la gare nouvelle. Toutefois, le bilan global du projet est **fortement positif en termes de report modaux** avec près de **1.28 milliards veh.km routiers en moins** sur le réseau national et près de 760 millions de voy.km aérien reportés sur le mode ferroviaire grâce au projet de gare nouvelle pour l'ensemble de la période d'évaluation (2020-2070).

3.3.2.1. Une amélioration de la sécurité routière

La diminution du trafic routier, par report modal vers le mode ferroviaire, est source d'une baisse de l'accidentologie routière. En effet, l'accidentologie est proportionnelle au niveau du trafic routier. Une baisse de celui-ci permettra de diminuer le nombre d'accidents routiers.

3.3.2.2. Une réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre

La diminution de la circulation routière et de la demande aérienne entrainera également une diminution de la pollution émise (Oxyde d'azote notamment) et une diminution des émissions de gaz à effet de serre, notamment du dioxyde de carbone (CO_2).

Nous estimons que le projet, en phase exploitation, **diminuera les émissions de CO_2 de 570 000 tonnes** sur l'ensemble de la durée d'évaluation (50 ans) et contribuera à respecter les engagements internationaux de la France en matière de réchauffement climatique.

3.3.2.3. Une réduction de la congestion routière

Bien que le projet induise une augmentation des circulations routières aux abords de la gare nouvelle, il générera à une échelle plus large une diminution des circulations routières du fait du report modal. Cette diminution sera donc à l'origine d'une réduction de la congestion routière.

3.3.3. UN PROJET EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

La création d'une gare nouvelle au sein d'un territoire présente des effets d'opportunité en accompagnement des dynamiques territoriales ; elle apparait ainsi comme un levier pour la mise en œuvre des politiques d'aménagement.

3.3.3.1. Les effets d'image

La mise en service d'une gare nouvelle agit sur l'image des territoires :

- Une gare est porteuse d'image au travers de son architecture, des aménagements urbains l'entourant et de la connexion avec les centres villes,....
- Une gare nouvelle modifie l'image d'accessibilité des territoires qu'elle dessert ;
- Une gare nouvelle peut également permettre à un territoire régional de bénéficier d'une image locale positive, notamment au travers du nom de la gare.

Les effets d'image sont d'autant plus forts que le territoire dispose d'une notoriété et d'une image positives préexistantes, comme cela est le cas pour le département du Gard avec le Pont du Gard, la Camargue et l'histoire romaine.

Figure.7 - Vue aérienne du projet de gare (Source SNCF/Gares&Connexions/AREP/© Sergio Capassio)

3.3.3.2. Un pôle d'échange multimodal pour structurer le territoire

La création d'une gare nouvelle desservie par différents modes de transport crée un point d'échange dit multimodal autour duquel peut se construire une urbanisation durable.

Les communes de Manduel et Redessan bénéficieront grâce à ce pôle d'échange d'un accès facilité et plus sûr à la fois à Nîmes centre et à l'ensemble des autres agglomérations desservies par le train.

La mise en service de la gare nouvelle peut également accompagner l'intégration du territoire à une échelle plus large et contribuer par ce fait à son développement en facilitant les échanges avec l'ensemble de l'agglomération nîmoise et au-delà.

Les nouveaux services ferroviaires offerts par la gare nouvelle ont un rôle de levier pour les politiques sociales, urbaines et économiques d'aménagement. Cet effet est d'autant plus significatif s'il est accompagné de projets locaux coordonnés par les différents acteurs du développement du territoire.

3.3.3.3. Le développement des activités économiques

La mise en service d'une gare nouvelle représente une potentialité de développement économique. En effet, elle est un facteur de compétitivité du territoire au sein duquel elle s'inscrit, en permettant notamment de connecter cet espace aux autres territoires desservis par le système ferroviaire. Ainsi, elle permet d'élargir les aires de marché et peut assurer la mise en réseau des clients et fournisseurs.

Le projet urbain en cours de réflexion par Nîmes Métropole dans le périmètre proche de la gare nouvelle, est un exemple de potentiel développement économique.

3.3.3.4. Le tourisme

Les effets positifs de la mise en service d'une nouvelle offre de transport sur le tourisme sont constatés si des potentialités touristiques fortes préexistent. Or, le département du Gard possède de nombreux atouts touristiques (patrimoine, littoral, etc…) très attractifs. La proximité du Pont du Gard et de nombreux sites romains sont des atouts indéniables pour la promotion du territoire.

Figure.8 - Pont du Gard (source : Domaine des Escaunes)

SNCF RESEAU
AGENCE PROJET LANGUEDOC-ROUSSILLON
Immeuble Tour Europa – 101, allée de Délos – BP 91 242 – 34011 MONTPELLIER Cedex 1
Tél : +33 (0) 4 48 18 83 34
www.gare2-nimesmanduel.com