

# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

## DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE, À LA CESSIBILITÉ ET À L'APPROBATION DES NOUVELLES DISPOSITIONS D'URBANISME

Pièce E :  
Dossier d'évaluation socio-économique

FEVRIER 2017





## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION ET CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</b>	<b>4</b>
1.1	PRESENTATION GENERALE DU PROJET	4
1.1.1	LE CONTEXTE FERROVIAIRE EN LANGUEDOC ROUSSILLON	4
1.1.2	LE PROJET DE GARE NOUVELLE DE NÎMES MANDUEL REDESSAN	5
1.2	LE CADRE DES ETUDES SOCIO-ECONOMIQUES	7
1.2.1	LE CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	7
1.2.1	LES GRANDS PRINCIPES DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	7
1.3	ORGANISATION DU PRESENT DOCUMENT	7
<b>2</b>	<b>L'ANALYSE STRATEGIQUE</b>	<b>8</b>
2.1	LE TERRITOIRE GARDOIS : ETAT DES LIEUX, DYNAMIQUES, ECONOMIE ET DEMOGRAPHIE	8
2.1.1	NIMES ET LE GARD, UN CARREFOUR EN MEDITERRANEE	8
2.1.2	LA DEMOGRAPHIE, UN TERRITOIRE DYNAMIQUE MARQUE PAR DES TENDANCES CONTRASTEES	9
2.1.3	L'ECONOMIE, ENTRE CROISSANCE ET CENTRALITE	11
2.1.4	DES PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSITIVES A EQUILIBRER ET STRUCTURER	12
2.2	LA SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS	13
2.2.1	LE RESEAU FERROVIAIRE EN LANGUEDOC ROUSSILLON	13
2.2.2	L'OFFRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE AU SEIN DE L'ETOILE DE NIMES	13
2.2.3	LES DEPLACEMENTS ET LA DEMANDE DE TRANSPORT	15
2.3	L'EVOLUTION DES BESOINS DE DEPLACEMENT ET LES PROJETS STRUCTURANTS DU TERRITOIRE	18
2.3.1	LE CONTOURNEMENT DE NIMES MONTPELLIER ET LA GARE DE MONTPELLIER SUD DE FRANCE	18
2.3.2	L'EVOLUTION DES DESSERTES	19
2.3.3	L'EVOLUTION DES BESOINS DE DEPLACEMENTS	21
2.4	LA GARE NOUVELLE NÎMES MANDUEL REDESSAN, UN PROJET AU SERVICE DU TERRITOIRE	22
2.4.1	CONSTATS ET ENJEUX	22
2.4.2	LES OBJECTIFS ET LES FONCTIONNALITES DU PROJET	22
<b>3</b>	<b>LA COHERENCE INTERMODALE ET FERROVIAIRE DU PROJET DE GARE NOUVELLE NÎMES MANDUEL REDESSAN</b>	<b>24</b>
3.1	LA GARE DE NIMES MANDUEL REDESSAN AU SEIN DU RESEAU FERRE	24
3.1.1	UNE GARE AU SEIN DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT	24
3.1.2	LA GARE NOUVELLE NIMES MANDUEL, UNE POSITION STRATEGIQUE AU SEIN DU RESEAU LANGUEDOCIEN	24
3.2	NIMES CENTRE, NIMES MANDUEL REDESSAN, DEUX GARES COMPLEMENTAIRES	25
3.2.1	TRAINS NATIONAUX ET PRINCIPES DE DESSERTE DES DEUX GARES	25
3.2.2	UNE GARE CENTRE, NIMES FEUCHERES, CONFIRMEE DANS SA VOCATION LOCALE	25
3.2.3	UNE GARE NOUVELLE A VOCATION NATIONALE ET INTERCONNECTEE AU RESEAU REGIONAL	25
3.3	LA GARE NOUVELLE DE NIMES MANDUEL REDESSAN, UN POLE D'ECHANGE MULTIMODAL	25
3.3.1	L'OFFRE DE STATIONNEMENT	25
3.3.2	LES TRANSPORTS URBAINS ET DEPARTEMENTAUX EN RELATION AVEC LE POLE D'ECHANGE	26
3.3.3	LES MODES DOUX	26
3.3.4	LES TAXIS ET LES LOUEURS	26
3.3.5	L'ARTICULATION DES DIFFERENTS MODES AU SEIN DU POLE D'ECHANGE	26
<b>4</b>	<b>LES PREVISIONS DE TRAFIC DE LA GARE NOUVELLE NIMES MANDUEL REDESSAN</b>	<b>27</b>
4.1	L'OFFRE DE SERVICE EN SITUATION DE PROJET	27
4.1.1	LES DESSERTES DU DOUBLET DE GARES EN 2020	27
4.2	LES PREVISIONS DE TRAFIC SUR LE PERIMETRE DU PROJET	28
4.2.1	LES DEPLACEMENTS FERROVIAIRES LONGUE DISTANCE AVEC LE GARD ET LE LANGUEDOC ROUSSILLON	28
4.2.2	LES TRAFICS DES GARES DE NIMES CENTRE ET DE NIMES MANDUEL REDESSAN	29
4.2.3	LES TRAFICS NATIONAUX DE LA GARE NOUVELLE	31
4.2.4	LES TRAFICS LOCAUX DE LA GARE NOUVELLE	31
<b>5</b>	<b>LES EFFETS SOCIAUX ET ECONOMIQUES DU PROJET</b>	<b>32</b>
5.1	LES EFFETS DIRECTS DU PROJET	32
5.1.1	L'AMELIORATION DE L'OFFRE DE SERVICE FERROVIAIRE	32
5.1.2	IMPACT DU PROJET DE GARE SUR L'EMPLOI	32
5.2	LES EFFETS INDIRECTS DU PROJET	33
5.2.1	REPORT MODAL	33
5.2.2	SECURITE ROUTIERE	33
5.2.3	REDUCTION DE LA POLLUTION LOCALE ET DE L'EFFET DE SERRE	34
5.2.4	REDUCTION DE LA CONGESTION ROUTIERE	34
5.3	LES EFFETS D'OPPORTUNITE	34
5.3.1	LES EFFETS D'IMAGE	34
5.3.2	LES EFFETS D'INTEGRATION ET DE STRUCTURATION DU TERRITOIRE	34
5.3.3	LES EFFETS ECONOMIQUES	34

<b>6</b>	<b>LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET – METHODE ET RESULTATS.....</b>	<b>35</b>
6.1	PRINCIPES GENERAUX DES BILANS.....	35
6.1.1	QU'EST-CE QU'UN BILAN SOCIO-ECONOMIQUE ? .....	35
6.1.2	CADRE GENERAL DU CALCUL DES BILANS .....	36
6.2	LES RESULTATS DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE .....	37
6.2.1	RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET .....	37
6.2.2	LE BILAN PAR ACTEUR.....	37
6.2.3	ANALYSES COMPLEMENTAIRES .....	39
<b>7</b>	<b>LES PERSPECTIVES DE FINANCEMENT ET DE REALISATION DU PROJET .....</b>	<b>41</b>
7.1	LES MODALITES DE REALISATION DU PROJET.....	41
7.2	LES PARTENAIRES DU FINANCEMENT .....	41
<b>8</b>	<b>SYNTHESE .....</b>	<b>42</b>
	<b>GLOSSAIRE.....</b>	<b>43</b>

## LISTES DES FIGURES

Figure.1 -	Schéma de principe des projets ferroviaires majeurs du territoire languedocien (source : SNCF) ...	4
Figure.2 -	Schéma de principe du doublement de l'axe Nîmes-Montpellier (source SNCF).....	5
Figure.3 -	Localisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan au sein du territoire (source : SNCF) ..	5
Figure.4 -	Schéma de principe des aménagements associés à la gare nouvelle .....	6
Figure.5 -	Le territoire élargi du projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan (source : SNCF).....	8
Figure.6 -	Organisation des espaces urbains en Languedoc-Roussillon (source : Insee) .....	8
Figure.7 -	Dynamique démographique des territoires du périmètre d'étude élargi (source : Insee) .....	9
Figure.8 -	Densité de population (2013) de l'agglomération de Nîmes et du Gard (source : Audrna) .....	9
Figure.9 -	Analyse démographique de l'agglomération nîmoise (source : Insee) .....	10
Figure.10 -	Dynamique démographique de l'agglomération nîmoise (source : Insee).....	10
Figure.11 -	Taux de croissance démographique par commune 2008-2013 (source : Audrna).....	10
Figure.12 -	Répartition géographique des emplois 2012 (source : Audrna).....	11
Figure.13 -	Evolution de l'emploi au sein de l'agglomération nîmoise (source : Insee).....	12
Figure.14 -	Le réseau ferré en Languedoc-Roussillon (source : SNCF) .....	13
Figure.15 -	Les usages des infrastructures ferroviaires de l'étoile de Nîmes – Trafic 2014 (source : SNCF)....	13
Figure.16 -	Schéma des dessertes TAGV radiales en Languedoc-Roussillon – situation 2015 .....	14
Figure.17 -	Schéma des dessertes TAGV Intersecteurs en Languedoc-Roussillon – situation 2015 .....	14
Figure.18 -	Schéma des dessertes Intercités Grand Sud en Languedoc-Roussillon – situation 2015 .....	14
Figure.19 -	Schéma des dessertes TER en relation avec la gare de Nîmes - 2015 (source : Setec).....	15
Figure.20 -	Evolution du trafic ferroviaire interurbain 1990-2014 (source : Comptes Transports 2014) .....	15
Figure.21 -	Trafic ferroviaire 2013, en relation avec le Gard et le Languedoc Roussillon (source : SNCF).....	16
Figure.22 -	Le trafic des gares de l'étoile ferroviaire de Nîmes – 2013 (source SNCF) .....	16
Figure.23 -	Evolution des trafics de la gare de Nîmes (source SNCF).....	17
Figure.24 -	Fréquentation par type d'usage – Gare de Nîmes 2013 .....	17
Figure.25 -	Parts modales de rabattement 2010 – Gare de Nîmes (source SNCF).....	17
Figure.26 -	Déplacements pendulaires périmètre proche (source : Insee).....	17
Figure.27 -	Les projets d'infrastructures ferroviaires en Languedoc Roussillon (source : SNCF).....	18
Figure.28 -	Vue architecturale du projet de gare de Montpellier Sud de France .....	18
Figure.29 -	Schéma des dessertes TAGV radiales en Languedoc-Roussillon – référence 2020 .....	19
Figure.30 -	Schéma des dessertes TAGV Intersecteurs en Languedoc-Roussillon – référence 2020 .....	19
Figure.31 -	Schéma des dessertes trains Grand Sud en Languedoc-Roussillon – référence 2020.....	19
Figure.32 -	Synthèse des dessertes en situation de référence 2020 .....	20
Figure.33 -	Evolution des trafics ferroviaires en situation de référence .....	21
Figure.34 -	Evolution de fréquentation de la gare de Nîmes – situation de référence .....	21
Figure.35 -	Synthèse des objectifs et fonctionnalités du projet .....	22
Figure.36 -	Réseau Transeuropéen de Transport, RTE-T (source : <a href="http://ec.europa.eu">http://ec.europa.eu</a> ) .....	24
Figure.37 -	Schéma du réseau ferré languedocien (source : SNCF) .....	24
Figure.38 -	Schéma organisationnel des différents modes au sein du Pôle d'Echange Multimodal .....	25
Figure.39 -	Schéma des dessertes TGV radiales en Languedoc-Roussillon – Projet 2020.....	27
Figure.40 -	Schéma des dessertes TAGV Intersecteurs en Languedoc-Roussillon – Projet 2020 .....	27
Figure.41 -	Schéma des dessertes Grand Sud en Languedoc-Roussillon – Projet 2020 .....	27
Figure.42 -	Synthèse des dessertes en situation de projet.....	28
Figure.43 -	Evolution des trafics ferroviaires en situation de projet.....	28
Figure.44 -	Evolution de la fréquentation de la gare de Nîmes centre – Situation de projet .....	29
Figure.45 -	Fréquentation par type d'usage – Gare de Nîmes Projet 2020.....	29
Figure.46 -	Evolution de la fréquentation de la gare de Nîmes Manduel Redessan – Situation de projet .....	29
Figure.47 -	Fréquentation par type d'usage – Gare de Nîmes Manduel Redessan 2020 .....	29
Figure.48 -	Evolution de la fréquentation Nîmes et de Nîmes Manduel Redessan – situation de projet .....	30
Figure.49 -	Zone de chalandise de la gare de Nîmes Manduel Redessan – volet national .....	31
Figure.50 -	Zone de chalandise de la gare de Nîmes Manduel Redessan – volet local .....	31
Figure.51 -	Schéma explicatif des bilans .....	35
Figure.52 -	Echéancier d'investissement – Gare de Nîmes Manduel Redessan .....	37
Figure.53 -	Bilan socio-économique du projet – scénario central .....	37
Figure.54 -	Bilan des usagers du mode ferroviaire – scénario central .....	38
Figure.55 -	Bilan des avantages des riverains – scénario central .....	38
Figure.56 -	Bilan des autres modes – scénario central .....	38
Figure.57 -	Bilan de la puissance publique – scénario central .....	38
Figure.58 -	Synthèse du bilan par acteur – scénario central .....	39
Figure.59 -	Synthèse du bilan – scénario stress test macro-économique.....	39
Figure.60 -	Schéma de desserte projet – test de sensibilité.....	40
Figure.61 -	Bilan par acteur – test de sensibilité .....	40
Figure.62 -	Répartition des financements de la gare de Nîmes Manduel Redessan.....	41

## 1 INTRODUCTION ET CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

### 1.1 PRESENTATION GENERALE DU PROJET

#### 1.1.1 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 un ensemble d'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, voyageur et 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 et qui 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 en Décembre 2017
- La **gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan**, dont l'enquête publique est prévue fin 2016/début 2017 et dont la mise en service est planifiée pour décembre 2020.

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

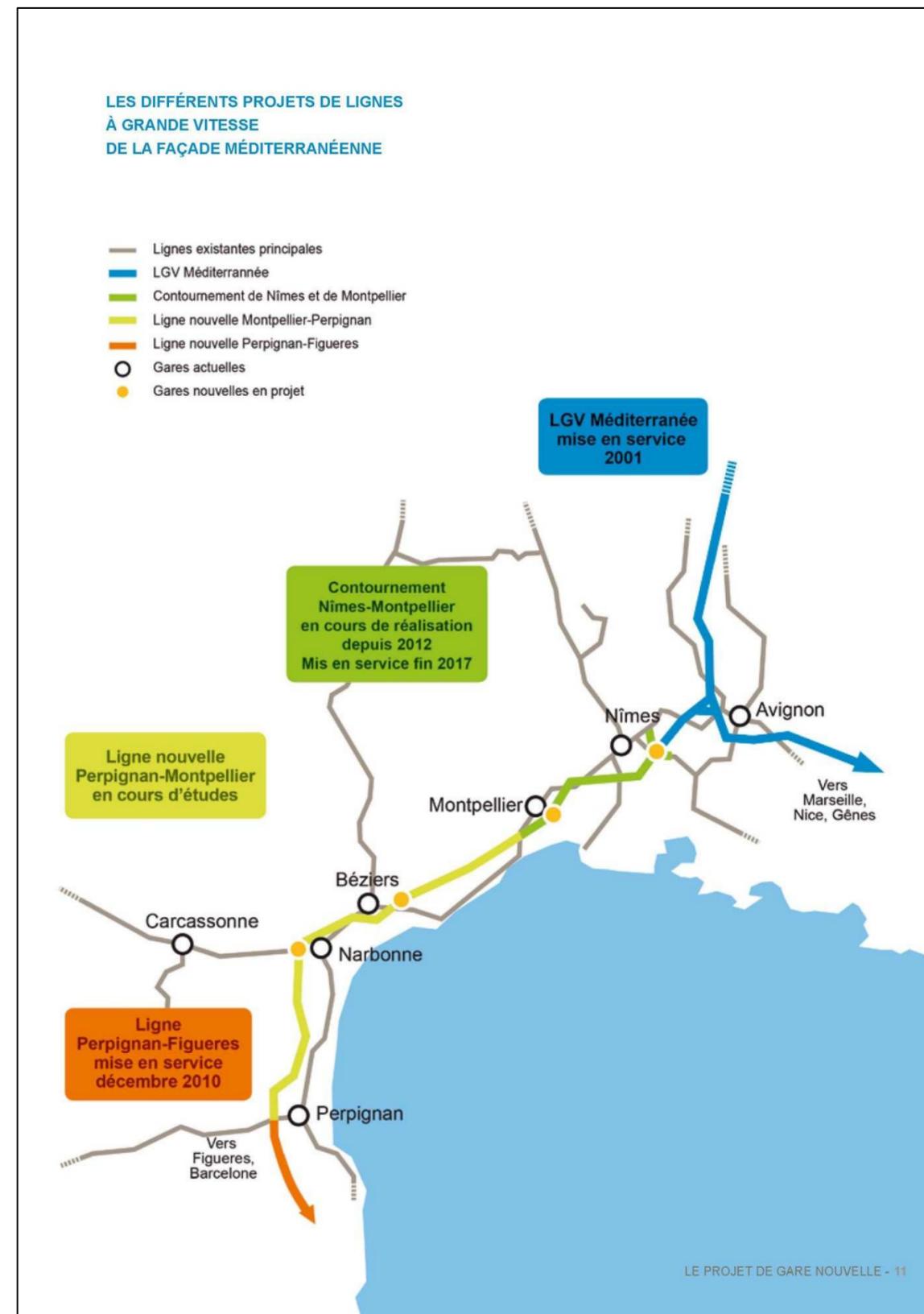


Figure.1 - Schéma de principe des projets ferroviaires majeurs du territoire languedocien (source : SNCF)

## 1.1.2 LE PROJET DE GARE NOUVELLE DE NÎMES MANDUEL REDESSAN

### 1.1.2.1 Le positionnement de la gare au sein du réseau ferré 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.

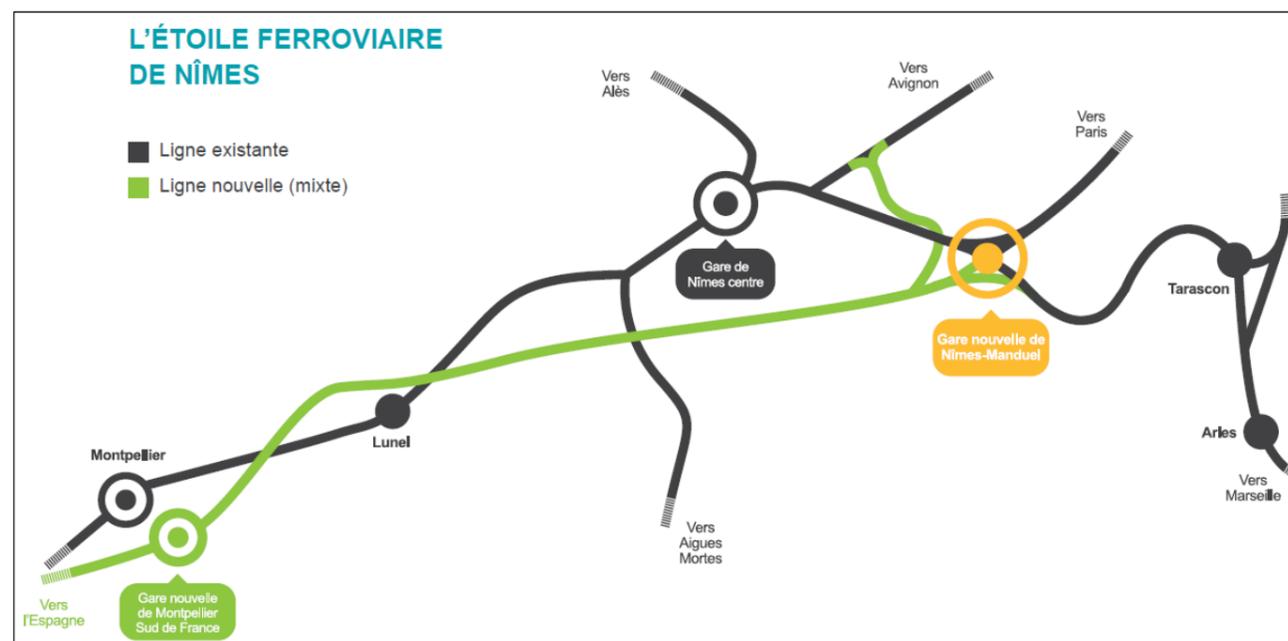


Figure.2 - Schéma de principe du doublement de l'axe Nîmes-Montpellier (source SNCF)

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 (TGV®) 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.

### 1.1.2.2 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.

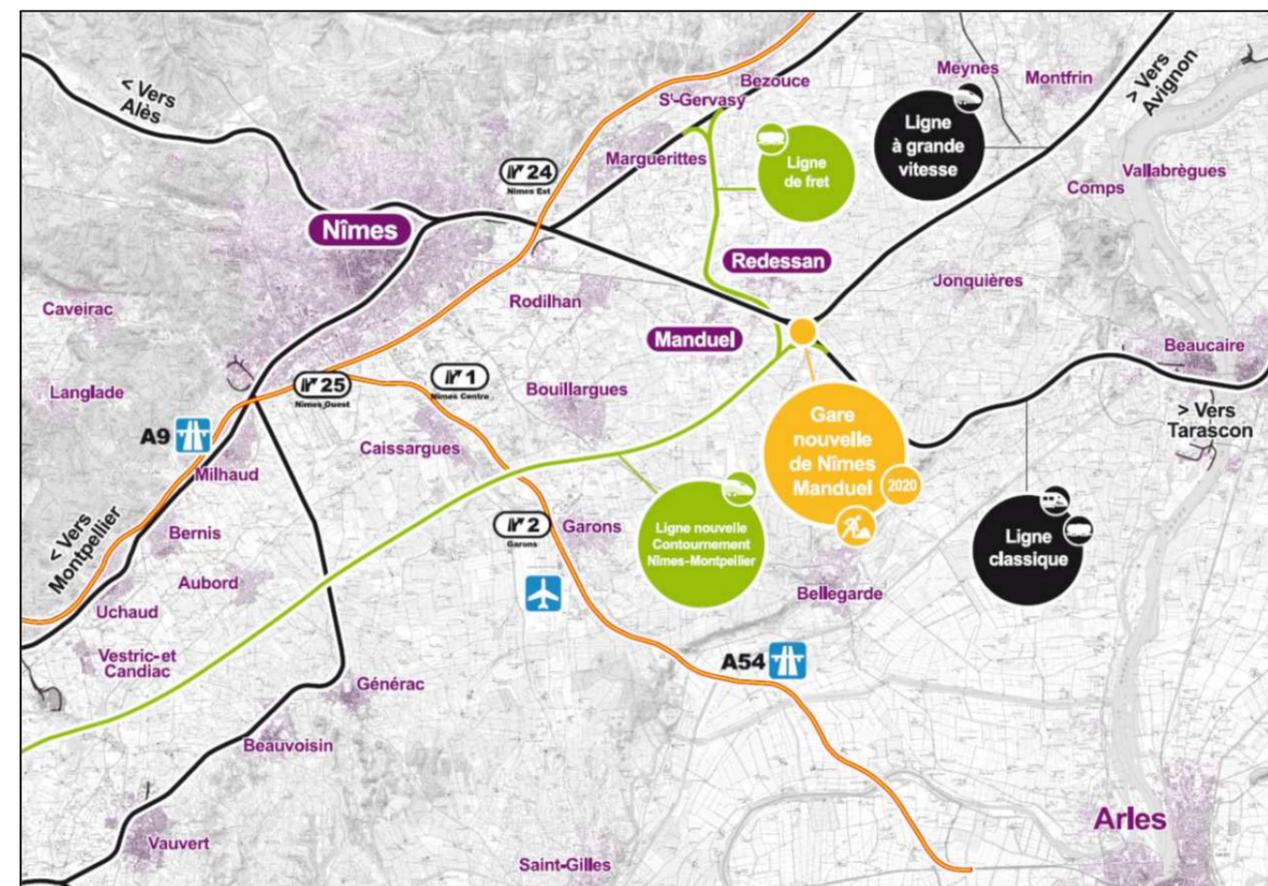


Figure.3 - Localisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan au sein du territoire (source : SNCF)

## 1.1.2.3 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 apte à la 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.

## 1.1.2.4 Les atouts du projet

Le projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan vise à répondre à différents enjeux du territoire gardois et à travers ses différentes fonctionnalités, il présente les atouts suivants :

- Un accès amélioré aux trains à grande vitesse

En évitant la traversée de Nîmes et les éventuelles difficultés de stationnement en centre-ville, les habitants de l'agglomération et de l'est gardois pourront accéder à la gare nouvelle plus sereinement.

- Une offre de trains régionaux améliorée

Chaque année, environ 7000 voyages sont réalisés au départ et à l'arrivée de la halte de Manduel-Redessan. L'offre de trains TER proposée dans la gare nouvelle sera très supérieure à la desserte de la halte actuelle.

- la création d'un pôle d'échange multimodal

En plus d'une interconnexion efficace entre les trains régionaux et les trains à grande vitesse, le projet doit permettre de combiner les différents modes de transport : voiture, bus, taxis, moto, vélo ou piéton et d'offrir ainsi une offre de mobilité globale et une complémentarité intermodale au niveau de la gare.

- Un impact positif sur le dynamisme économique et l'aménagement du territoire

En facilitant la desserte du territoire, et avec plus d'un million de voyageurs attendus en 2020, la gare participera au dynamisme économique de la métropole et à son attractivité en tant que destination touristique. De plus, cette nouvelle offre ferroviaire s'inscrira au sein du territoire, comme un pôle structurant au service du développement et de l'aménagement urbain et périurbain de la métropole nîmoise.

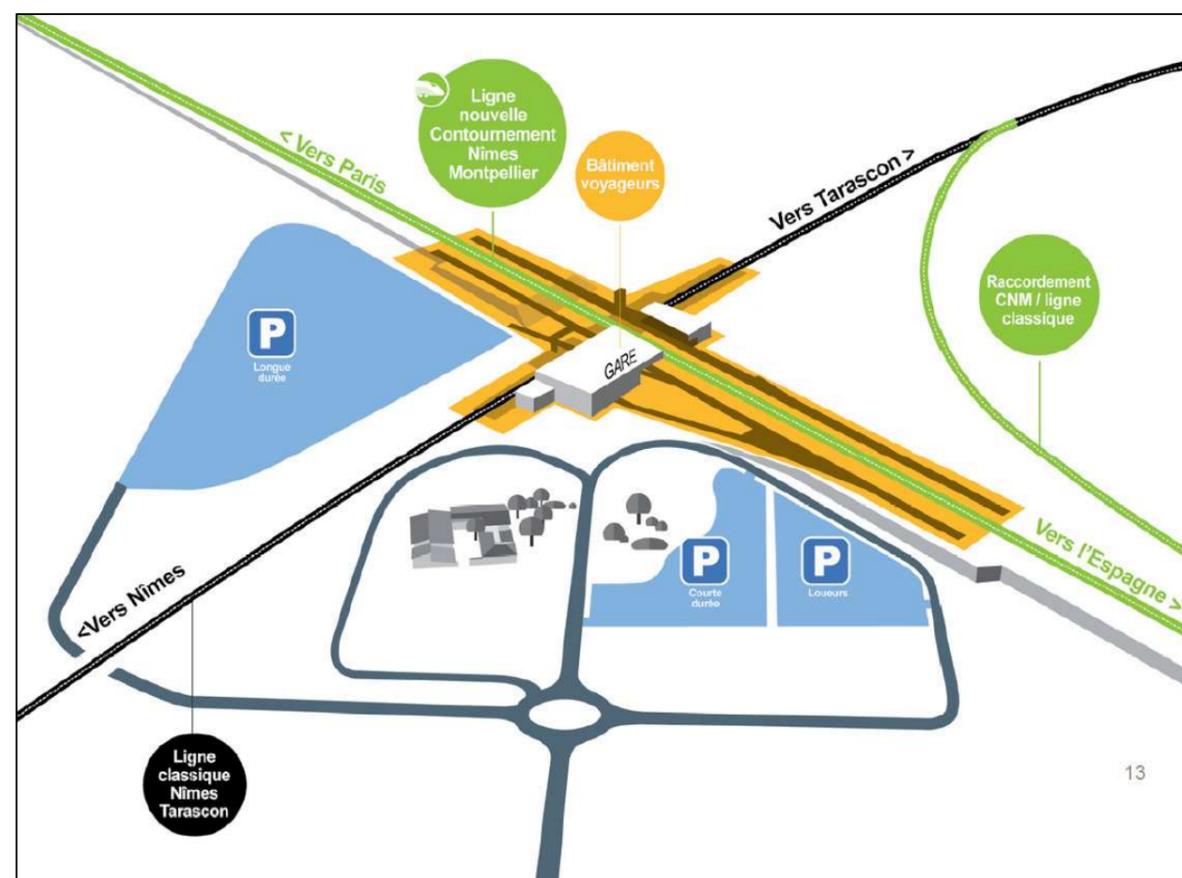


Figure.4 - Schéma de principe des aménagements associés à la gare nouvelle

(source : Gares&Connexions/AREP)

## 1.2 LE CADRE DES ETUDES SOCIO-ECONOMIQUES

### 1.2.1. LE CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

L'évaluation socio-économique d'un projet de transport dans le domaine ferroviaire est encadrée par 3 documents législatifs et réglementaires :

- Les articles 1511-2, 1511-3, 1511-4 et 1511-6 du Code des Transports ;
- L'article 17 de la loi n° 2012-1558 **LOI n° 2012-1558** du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;
- Le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics ;
- L'instruction cadre du 16 Juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport

Ces différents textes ont fait l'objet de compléments d'ordre technique via :

- La note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, élaborée par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) ;
- Les fiches outils du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, datant du 7 Octobre 2014, relative à l'évaluation des projets de transport (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Fiches-outils.html>)

Afin d'assurer la comparabilité et l'homogénéité des approches méthodologiques dans l'évaluation des projets ferroviaires, le bilan socio-économique de l'opération s'appuie également sur le référentiel économique de SNCF Réseau, qui propose notamment un cadre méthodologique d'application des textes précédents et un cadrage macro-économique pour la réalisation de bilans.

### 1.2.1 LES GRANDS PRINCIPES DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

L'évaluation socio-économique occupe une place importante parmi les outils d'aide à la décision. Bien qu'elle ne puisse traduire en exhaustivité la complexité des projets de transport, elle participe à la rationalisation du processus de décision par sa méthode rigoureuse d'évaluation de projet.

L'objectif de l'évaluation socio-économique est donc de comparer les avantages et les inconvénients générés par un projet pour la collectivité et les différents acteurs économiques. Cette évaluation vise à apporter les éléments nécessaires à une compréhension multidimensionnelle et multicritère des effets du projet.

On distingue, notamment, les effets monétaires (coûts et recettes) et les effets non monétaires (gains ou pertes de temps, pollutions, bruits...). Afin de pouvoir comparer les différents impacts, monétaires et non monétaires d'un projet, ces derniers font l'objet d'une monétarisation. Cette monétarisation permet d'obtenir un ensemble de critères uniformes d'évaluation permettant de caractériser le projet au sein d'un bilan dit « socio-économique ».

Le bilan socio-économique ne prend en compte que les effets générés par le projet à travers une analyse comparative de deux situations : la situation de référence et la situation de projet.

La situation de référence est la situation la plus probable à l'horizon du projet sans que celui-ci ne soit réalisé. Elle est caractérisée par un scénario de référence, caractérisant l'ensemble des hypothèses relatives au contexte économique, social et environnemental, et des aménagements qui verront le jour (réseaux de transport, organisation territoriale...), et par une option de référence, correspondant au scénario d'infrastructure le plus

probable en l'absence de réalisation du projet (investissements de maintenance, investissements de développement nécessaires en l'absence du projet...).

La situation de projet se distingue de la situation de référence par la réalisation du projet étudié, toutes choses égales par ailleurs.

Le bilan socio-économique du projet n'est pas le seul indicateur d'un choix d'investissement. En effet, d'autres éléments quantitatifs et qualitatifs interviennent dans la décision publique, tels que l'équité territoriale et sociale du territoire, les effets structurants pour les transports en matière de développement durable du territoire...C'est l'ensemble de ces critères quantitatifs et qualitatifs qui déterminent les choix publics et ce document cherchera à présenter la vision la plus exhaustive possible des impacts du projet en vue de détailler les enjeux associés au projet de Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

## 1.3 ORGANISATION DU PRESENT DOCUMENT

Outre le présent chapitre, ce document se décline en 7 chapitres :

- Le **chapitre 2** présente l'**analyse stratégique du projet**, à travers un état des lieux de la situation actuelle, le diagnostic de l'organisation des territoires et des transports, une analyse des perspectives d'évolution des besoins de déplacements et une présentation des objectifs du projet pour le territoire
- Le **chapitre 3** présente le projet de gare nouvelle sous l'angle de l'**intermodalité et de la cohérence intermodale**. Il détaille l'organisation du projet au sein du système ferroviaire national et local et ses interactions avec les autres systèmes de transports existants.

Les chapitres 4 à 7 sont consacrés à l'analyse des effets du projet

- Le **chapitre 4** présente les **perspectives d'utilisation de la future gare et de ses infrastructures** associées, à travers notamment l'analyse et la quantification des usages qui y seront pratiqués, que ce soit en termes de demande voyageur et d'offre ferroviaire.
- Le **chapitre 5** dresse un **panorama général des effets attendus du projet** dans les domaines sociaux, environnementaux et économiques.
- Le **chapitre 6** présente les objectifs, la méthodologie et les résultats du **bilan socio-économique** du projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan
- Le **chapitre 7** aborde succinctement les **perspectives de réalisation** du projet et les **conditions de son financement**.
- Le **chapitre 8** est une **synthèse récapitulative** et reprend les principaux éléments de l'analyse stratégique et récapitule les principaux effets du projet.

## 2 L'ANALYSE STRATEGIQUE

Le projet de Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan s'inscrit au sein d'un territoire à multiples échelles.

Ce projet s'inscrit en effet, à la fois à l'échelle de l'arc méditerranéen, à l'échelle de l'agglomération nîmoise et au sein du territoire local, les communes de Manduel et Redessan.

### 2.1 LE TERRITOIRE GARDOIS : ETAT DES LIEUX, DYNAMIQUES, ECONOMIE ET DEMOGRAPHIE

#### 2.1.1 NIMES ET LE GARD, UN CARREFOUR EN MEDITERRANEE

Le projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan se positionne au sein d'un territoire à multiples échelles et à multiples enjeux. En effet, situé en périphérie de l'aire urbaine de Nîmes, le site du projet s'inscrit donc au sein de l'agglomération nîmoise, du département du Gard et au sein d'un périmètre élargi incluant les territoires limitrophes, les Bouches du Rhône et l'Hérault, dont notamment les agglomérations d'Arles, d'Avignon et de Montpellier.

De par sa position au sein de l'arc méditerranéen, Nîmes est au centre d'un espace historique fort et ce depuis l'époque romaine. Situé au carrefour des territoires languedociens, rhodaniens et azuréen, Nîmes se positionne comme un espace de transition et d'échange entre ces 3 régions.

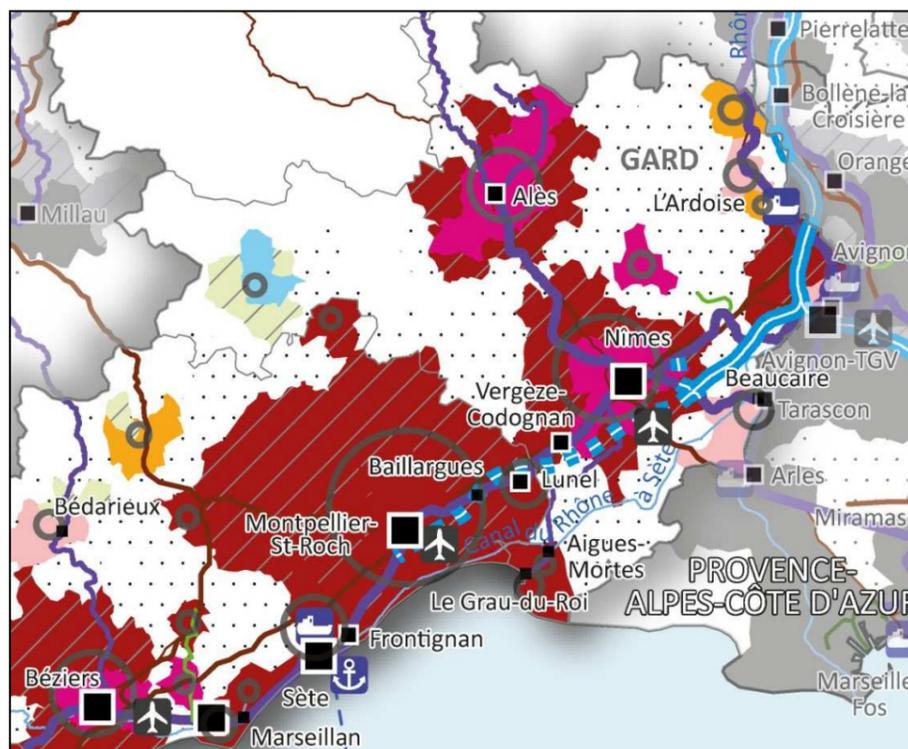


Figure.5 - Le territoire élargi du projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan (source : SNCF)

Cet espace est marqué par l'organisation physique particulière du territoire dont la consistance conditionne le développement des activités et des organisations humaines et urbaines. La présence d'une façade maritime étroite, mais assurant une ouverture sur la mer, est notamment à l'origine d'une activité touristique importante. La présence du plateau des costières en périphérie sud de Nîmes et allant de Beaucaire à Vauvert est un espace favorable au développement urbain, car il échappe aux risques d'inondation. Le territoire au Nord de Nîmes est marqué par un relief plus vallonné, associé à la présence de la chaîne montagneuse des Cévennes et ne favorise pas un développement important de cette zone. Ces contraintes naturelles sont à l'origine d'un développement urbain ciblé le long de l'axe littoral.

De plus, l'agglomération nîmoise s'inscrit au cœur d'un maillage urbain important, marqué notamment par les pôles urbains majeurs de :

- Montpellier (268 456 habitants (2012)) et son agglomération (560 962 habitants (2012)) ;
- Avignon (89 380 habitants (2012)) et son agglomération (490 720 habitants (2012)) ;
- Alès (41 031 habitants (2012)) et son agglomération (112 287 habitants (2012)) ;
- Arles (52 439 habitants (2012)).

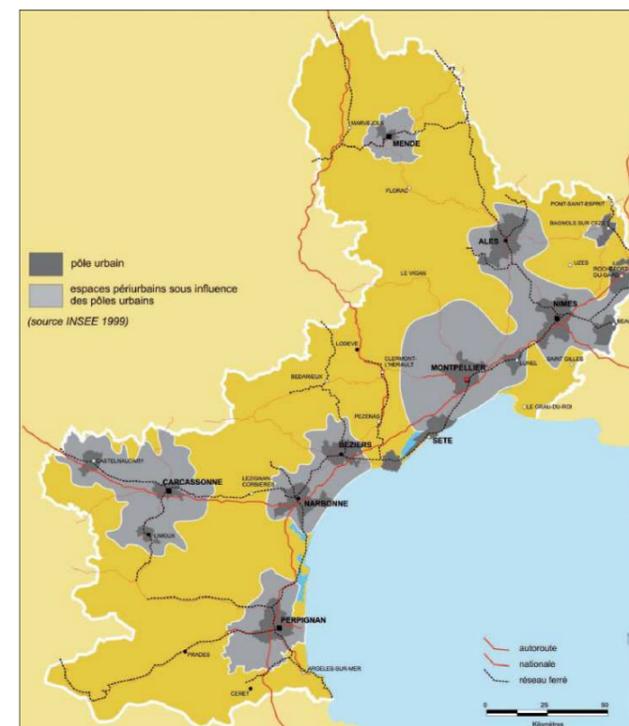


Figure.6 - Organisation des espaces urbains en Languedoc-Roussillon (source : Insee)

Cette organisation urbaine suit depuis plusieurs années une dynamique de métropolisation en couloir le long de l'arc méditerranéen et au sein de ce territoire, l'agglomération nîmoise représente à la fois une polarité secondaire en forte interaction avec la grande métropole de Montpellier et une polarité principale au regard de son aire d'influence direct et de sa relation privilégiée avec l'agglomération d'Alès.

## 2.1.2 LA DEMOGRAPHIE, UN TERRITOIRE DYNAMIQUE MARQUE PAR DES TENDANCES CONTRASTÉES

### 2.1.2.1 Le Gard, l'Hérault et les Bouches du Rhône, analyse comparée

Le périmètre d'étude élargi du projet est composé des 3 départements que sont le Gard, l'Hérault et les Bouches du Rhône.

Avec une population de 733 201 habitants (2013), le Gard est le département le moins peuplé de la zone d'étude. En effet, les Bouches du Rhône représentent 1 993 177 habitants en 2013 et l'Hérault, 1 092 331 habitants (2013).

Bien que disposant d'un poids démographique et d'une attractivité moindres que ceux des départements de l'Hérault et des Bouches du Rhône, le Gard reste sur une dynamique de croissance démographique forte et très supérieure à la moyenne nationale (tcm<sup>1</sup> de 1.05% pour le Gard, et de 0.68% pour la France métropolitaine sur les 60 dernières années 1954-2013).

**Evolution démographique des départements du périmètre d'étude**  
(base 100 = pop 1954)

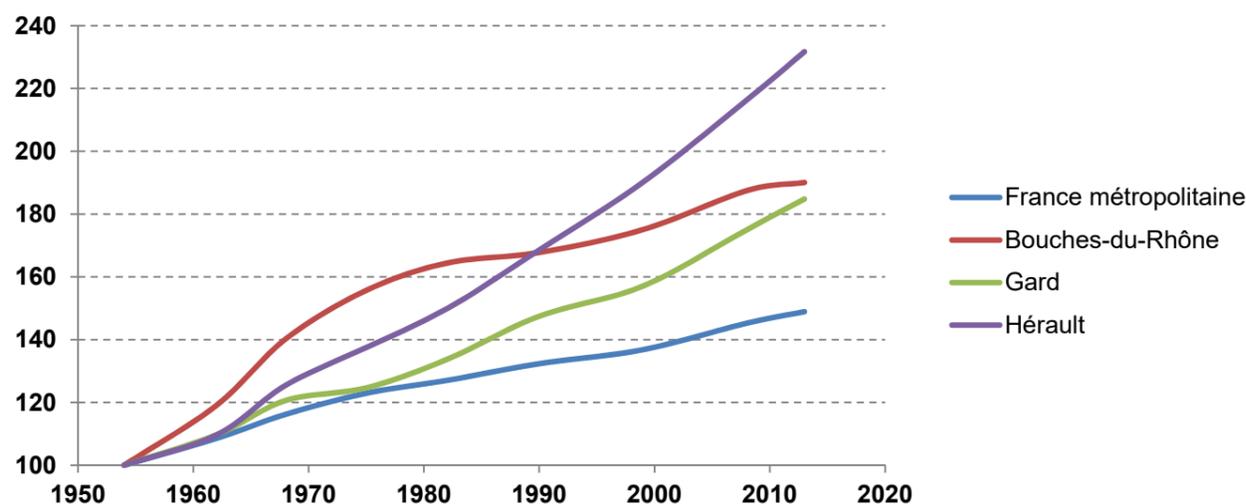


Figure.7 - Dynamique démographique des territoires du périmètre d'étude élargi (source : Insee)

Le territoire du projet est notamment marqué par un processus de développement démographique important, qui est amené à se poursuivre. Il traduit avant tout l'attractivité de l'arc méditerranéen vis-à-vis des populations extérieures.

Le Gard, comme l'ensemble de ce territoire possède un potentiel de développement important, qu'il est nécessaire de canaliser en perspective d'un aménagement et d'un développement territorial harmonieux.

<sup>1</sup> Taux de croissance moyen annuel

### 2.1.2.2 Nîmes et son agglomération

L'unité urbaine de Nîmes est composée, en 2012, de 8 communes (Bernis, Caissargues, Caveirac, Marguerittes, Milhaud, Nîmes, Uchaud, Cestric-et-Candiac et Rodilhan) et représente une superficie de 265 km<sup>2</sup>. Son aire urbaine comptabilise 50 communes<sup>2</sup> et représente une superficie de 733 km<sup>2</sup>.

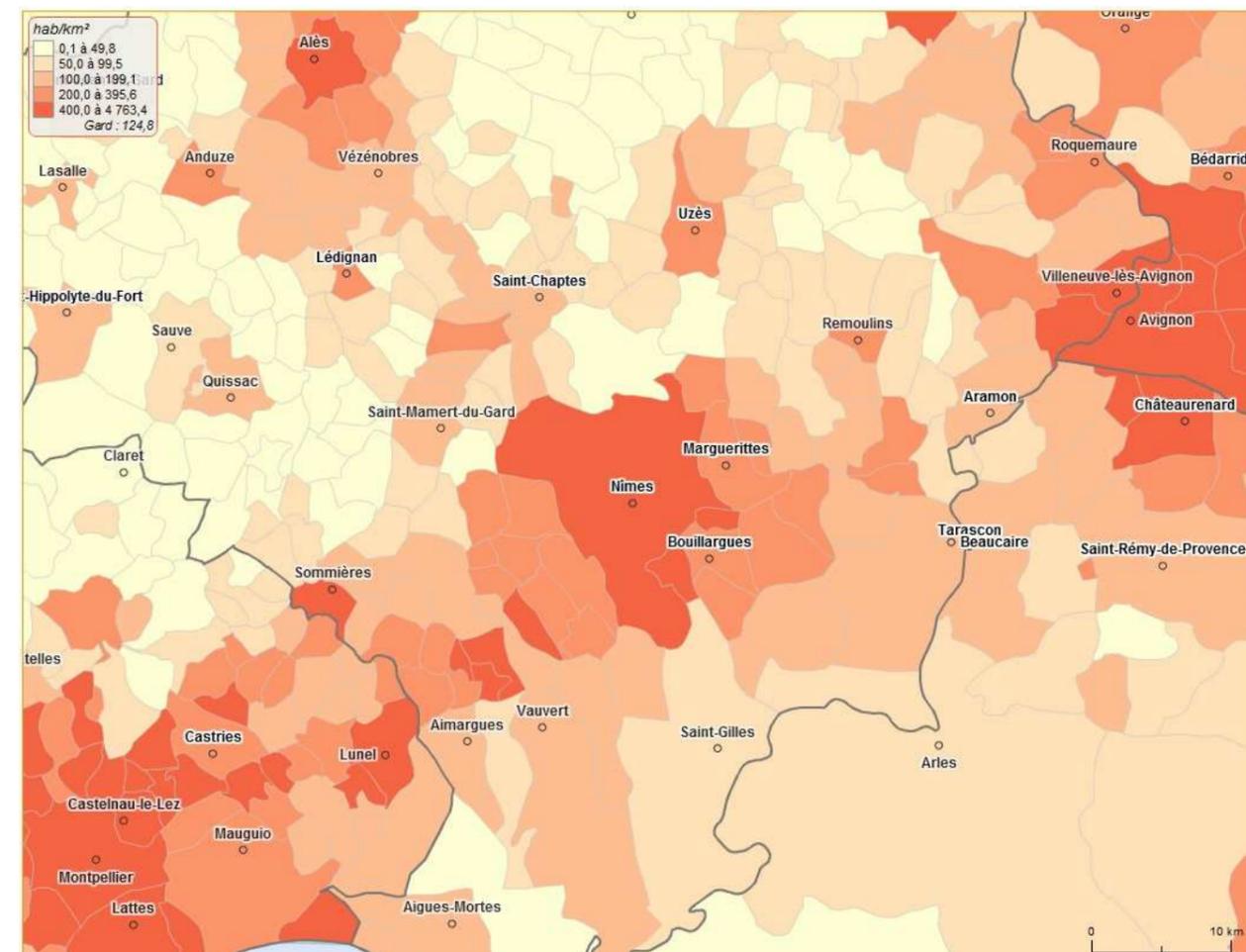


Figure.8 - Densité de population (2013) de l'agglomération de Nîmes et du Gard (source : Audrna)

L'agglomération nîmoise représente 253 680 habitants (2012), dont 146 706 habitants vivent au sein de la ville centre (commune de Nîmes), 33 740 habitants (2012) vivent au sein de la couronne périurbaine proche (correspondant à l'unité urbaine de Nîmes au sens de l'Insee) et 73 231 habitants (2012) vivent au sein du périurbain diffus (correspondant à l'aire urbaine de Nîmes au sens de l'Insee).

<sup>2</sup> Aubord, Beauvoisin, Bernis, Bezouze, Boissières, Bouillargues, Brignon, Cabrières, Caissargues, La Calmette, Calvisson, Castelnau-Valence, Caveirac, Clarensac, Dions, Domessargues, Fons, Gajan, Garons, Garrigues-Sainte-Eulalie, Générac, Langlade, Lédénon, Manduel, Marguerittes, Maressargues, Milhaud, Montignargues, Montpezat, Moussac, Nages-et-Solorgues, Nîmes, Parignargues, Poulx, Redessan, La Rouvière, Sainte-Anastasie, Saint-Bauzély, Saint-Chartes, Saint-Côme-et-Maruéjols, Saint-Dézéry, Saint-Dionisy, Saint-Geniès-de-Malgoirès, Saint-Gervasy, Saint-Mamert-du-Gard, Sauzet, Uchaud, Vestric-et-Candiac, Montagnac et Rodilhan

Agglomération de Nîmes	Superficie en km <sup>2</sup>	Population 2012	Densité 2012 en hab/km <sup>2</sup>
Ville centre	161,9	146 709	906,5
Unité urbaine	265,8	180 449	678,8
Petite couronne <sup>3</sup>	104,0	33 740	324,5
Aire urbaine	733,4	253 680	345,9
Grande couronne <sup>4</sup>	467,6	73 231	156,6

Figure.9 - Analyse démographique de l'agglomération nîmoise (source : Insee)

Ainsi, l'agglomération de Nîmes est marquée par une centralité forte, la commune de Nîmes, qui concentre près de 60% de la population. Cette ville-centre a un rayonnement important sur le territoire et notamment sur les espaces périurbains proches et éloignés. Ces espaces périurbains, qui se sont fortement développés depuis l'après-guerre, suivent un modèle de croissance associé à un habitat peu dense de type maison individuel. Notamment, les espaces périurbains éloignés sont caractérisés par le développement de villages, de 2000 à 6000 habitants, situés à quelques kilomètres les uns des autres.

En définitive, le périurbain nîmois, proche et éloigné, est marqué par une faible densité démographique et une organisation diffuse des habitats. Cette caractéristique est à l'origine de besoins de mobilité spécifiques, fortement orientés vers les modes de déplacements individuels.

L'analyse des évolutions démographiques de ce territoire sur les 50 dernières années (1962-2012) selon la même segmentation que précédemment, met en relief les tendances structurelles associées à l'évolution urbaine de l'agglomération nîmoise (cf. le graphique ci-après).

En effet, on constate que ce territoire a connu au cours de ces dernières années **un processus de développement important** (doublement de la population de l'agglomération en 50 ans) **et contrasté**.

Evolution démographique de l'aire urbaine de Nîmes

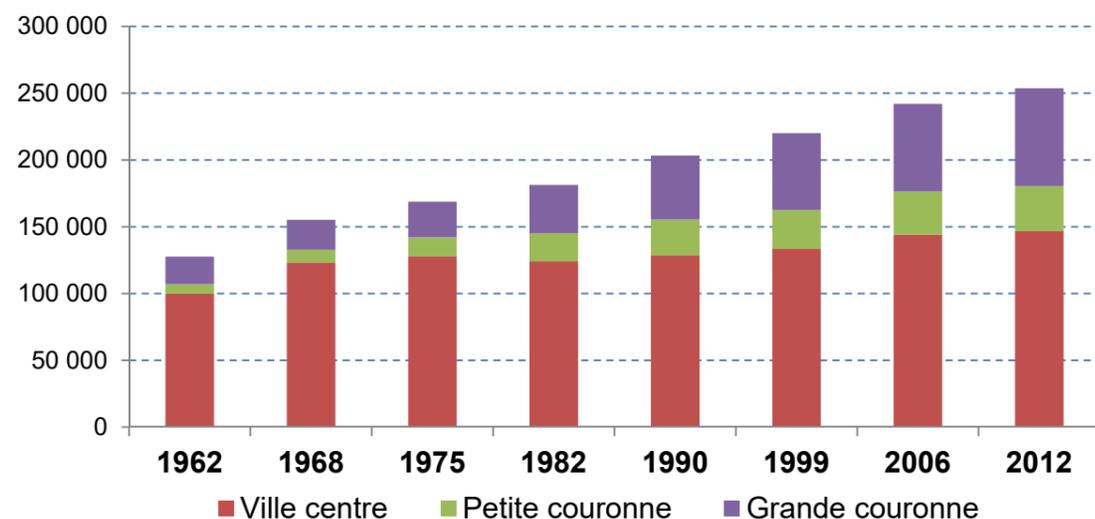


Figure.10 - Dynamique démographique de l'agglomération nîmoise (source : Insee)

<sup>3</sup> Petite couronne = Unité urbaine – Ville centre

<sup>4</sup> Grande couronne = Aire urbaine – Unité urbaine

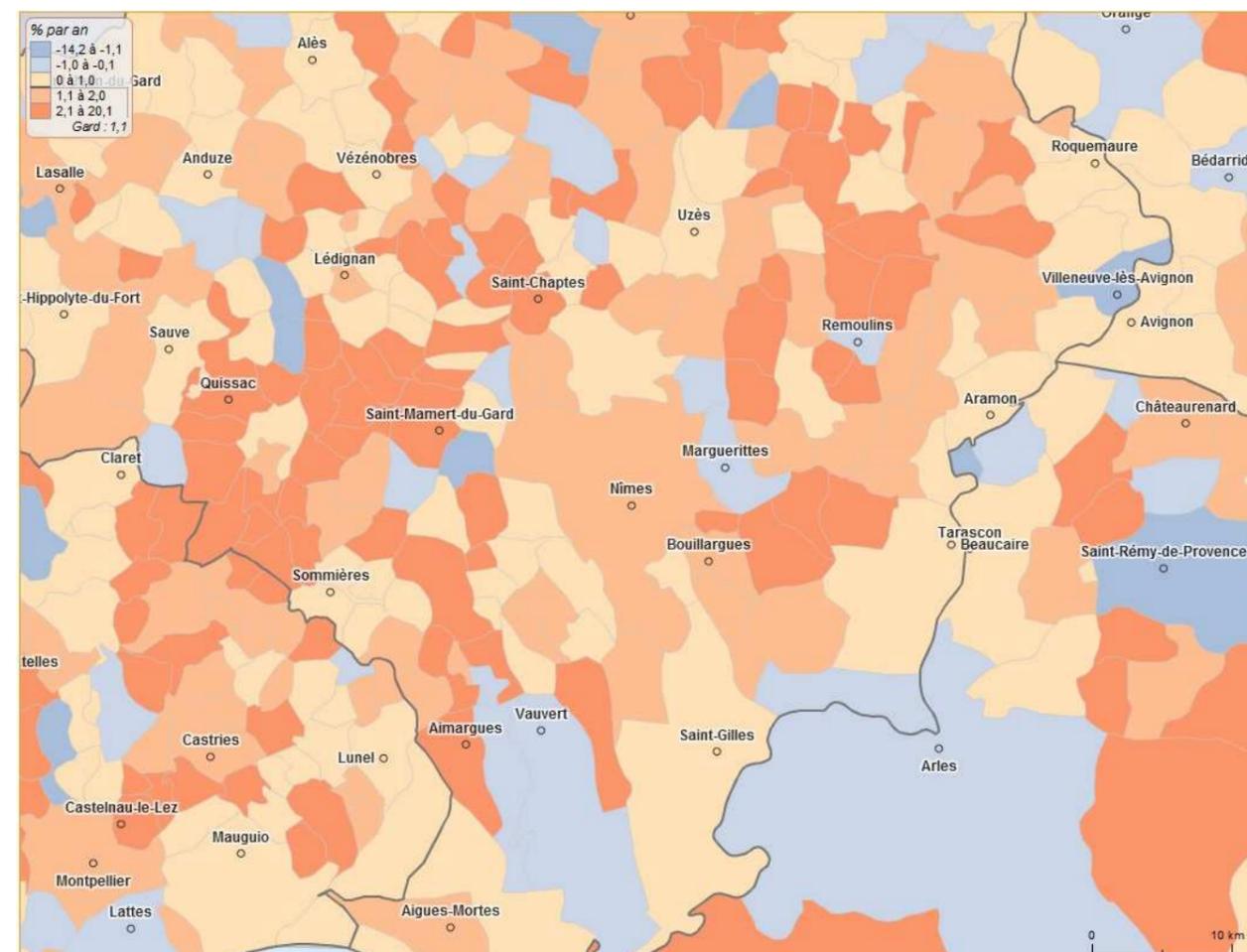


Figure.11 - Taux de croissance démographique par commune 2008-2013 (source : Audrna)

Ce processus est ainsi caractérisé par deux tendances principales :

- Une dynamique de densification de la ville centre (+50% de population en 50 ans)
- Une dynamique de périurbanisation diffuse de plus en plus lointaine (+250% de population au sein de la couronne périurbaine éloignée en 50 ans)

Le développement du périurbain est marqué par le développement des communes au Nord-Ouest et à l'est de l'agglomération nîmoise.

On constate donc un renforcement de la centralité, qu'est la commune de Nîmes et un phénomène, encore plus marqué, de mitage des territoires périurbains, caractérisé principalement par le développement d'habitat individuel au sein des villages du périurbain éloigné.

## 2.1.2.3 Le périmètre proche du projet, les communes de Manduel et Redessan

Situé au sein de la couronne périurbaine de l'agglomération nîmoise, à 10km du centre de Nîmes, les communes de Manduel et Redessan sont des villes rurales de respectivement 6346 habitants et 4080 habitants en 2013.

D'une superficie respective de 26.46 km<sup>2</sup> et de 15.57 km<sup>2</sup>, elles présentent une densité de population similaire (respectivement 240hab./km<sup>2</sup> et 262hab./km<sup>2</sup>) et relativement élevée au regard du territoire rural au sein duquel elles s'inscrivent.

Bien que représentant un pôle périurbain structurant localement, ces deux communes s'inscrivent au sein d'un territoire rural et agricole, marqué notamment par la présence des « Costières de Nîmes » et caractérisé principalement par des espaces vinicoles.

Ces deux communes ont connu au cours des 50 dernières années une croissance démographique importante, caractérisée par un quadruplement de la population depuis 1962.

De plus ces deux communes ont un potentiel de développement démographique important, car elles disposent de réserves foncières pour l'extension urbaine et de l'habitat :

- Manduel est notamment l'une des communes disposant des plus grandes surfaces constructibles avec près de 32ha libres, dont une partie est en cours de construction. D'ici à 2018, ce sont près de 400 logements qui sont attendus sur ce secteur.
- Redessan dispose de 4 à 5 ha de surfaces constructibles. Environ 200 logements peuvent être construits à un horizon de moyen/long terme.

## 2.1.3 L'ECONOMIE, ENTRE CROISSANCE ET CENTRALITE

### 2.1.3.1 Nîmes, une centralité majeure à l'échelle du Gard et de son agglomération

La répartition spatiale des emplois au sein de l'agglomération Nîmoise et plus largement au sein du département du Gard est marquée par **une centralité forte, la ville de Nîmes**, qui regroupe plus de 75% des emplois de son aire urbaine et plus de 30% des emplois du département.

Le pôle d'Alès offre également un nombre important d'emplois, mais ils restent secondaire au regard de l'offre nîmoise et au regard également de leur rayonnement au sein du territoire.

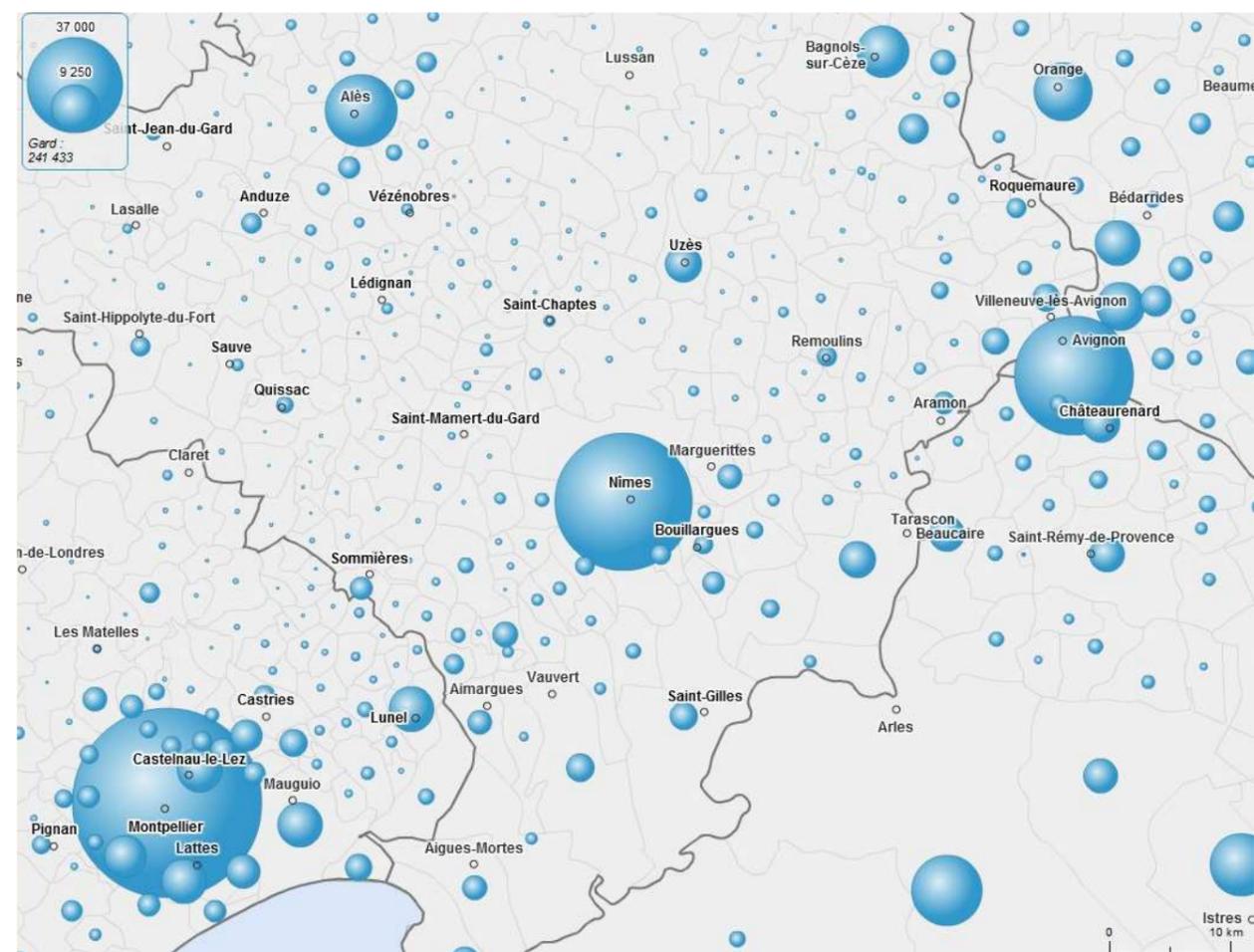


Figure.12 - Répartition géographique des emplois 2012 (source : Audrna)

## 2.1.3.2 Secteurs d'activité et chômage

Le territoire gardois est fortement marqué par les activités du secteur de l'économie présentielle. En effet, ce secteur d'activités regroupe plus de 75% des emplois du territoire. Ces activités, qui sont liées à la fois à la population locale et aux touristes, sont l'un des moteurs de la croissance de ce territoire.

Le secteur de la construction, malgré un net recul suite à la crise économique de 2009, tient une part importante dans le développement du département et de l'agglomération nîmoise.

Le Gard est également marqué par un taux de chômage important (>14%) au regard des autres départements français.

## 2.1.3.3 L'évolution du marché de l'emploi au sein de l'agglomération nîmoise

L'évolution de la répartition spatiale des emplois au sein de l'agglomération nîmoise entre 2007 et 2012 suit une tendance très légère de périurbanisation (6% de croissance pour le périurbain proche et éloigné, contre 3,6% pour la ville centre sur la période). Toutefois les créations d'emplois restent majoritairement associées à la ville centre avec entre 2007 et 2012, plus de 2500 emplois créés à Nîmes pour moins de 1500 emplois créés dans le reste de l'agglomération.

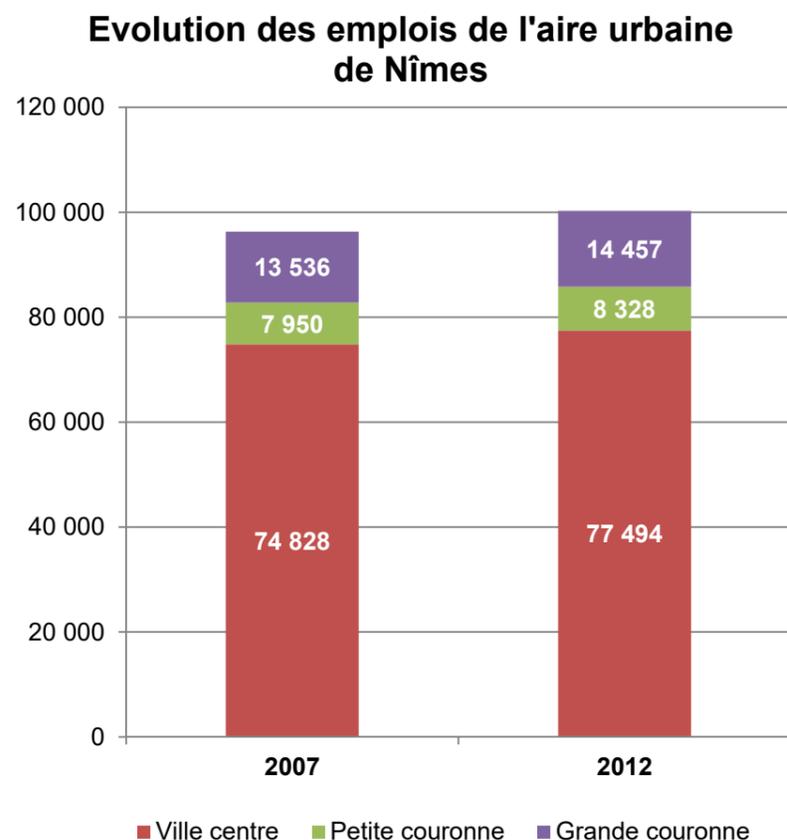


Figure.13 - Evolution de l'emploi au sein de l'agglomération nîmoise (source : Insee)

## 2.1.4 DES PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSITIVES A EQUILIBRER ET STRUCTURER

Le territoire gardois, dans son ensemble et l'agglomération de Nîmes en particulier sont marqués dans leur organisation par la centralité nîmoise. Que ce soit d'un point de vue démographique ou économique, la commune de Nîmes représente le cœur de l'organisation de ce territoire. Elle concentre une part significative de la population et des emplois.

Le territoire gardois est également marqué par une tendance forte de développement, à la fois économique et démographique. Ce développement s'est caractérisé au cours des dernières années par un phénomène de périurbanisation des territoires ruraux à travers la création de logements majoritairement de type maison individuelle. Ces territoires périurbains, qui se sont développés, de manière dispersée, restent marqués par leur forte dépendance au marché de l'emploi nîmois. Cette tendance est un des facteurs explicatifs de l'usage important des mobilités via les modes individuels, à destination du centre de Nîmes, induisant par la une saturation des principaux axes routiers d'accès à la ville de Nîmes.

L'un des grands défis de l'aménagement de cet espace sera de structurer et d'accompagner ce développement, dans une perspective à la fois de valorisation du patrimoine et de développement durable du territoire.

## 2.2 LA SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS

### 2.2.1 LE RESEAU FERROVIAIRE EN LANGUEDOC ROUSSILLON

Le réseau ferré en Languedoc-Roussillon a été construit pour l'essentiel entre 1839 (ouverture de la ligne Montpellier-Sète) et 1878 (ouverture de la ligne Narbonne-Port-Bou). La rationalisation du réseau et son électrification partielle depuis 1913 a ensuite façonné le réseau tel qu'il existe aujourd'hui.

Ce réseau comporte 1 176 km de lignes, dont 752 km électrifiées en 1500V CC et 679 km de voies uniques. Il se caractérise par une artère principale électrifiée à deux voies qui longe la côte entre Nîmes et Perpignan, et sur laquelle se connectent plusieurs lignes principales et secondaires.

Cette structure en réseau hiérarchisée (une artère principale et des lignes se connectant dessus) est marquée par la présence de différents nœuds et étoiles ferroviaires importants pour le fonctionnement du système. Il est à noter que le nœud nîmois et son étoile se positionne à l'extrémité nord-est de ce réseau à proximité du raccordement de la Ligne à Grande Vitesse Méditerranée et de l'interconnexion à Tarascon avec le réseau ferré de la Région PACA.



Figure.14 - Le réseau ferré en Languedoc-Roussillon (source : SNCF)

### 2.2.2 L'OFFRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE AU SEIN DE L'ETOILE DE NIMES

L'étoile ferroviaire de Nîmes est organisée autour d'une centralité, la gare de Nîmes et d'un axe principal, la ligne classique Tarascon Sète.

Quatre axes se raccordent à cette ligne structurante et sont :

- La ligne à grande vitesse Méditerranée, qui se raccorde à l'axe principal du réseau languedocien, au niveau de Manduel;
- La ligne classique Nîmes-Alès, qui se raccorde à la ligne Sète-Tarascon au niveau de Courbessac ;
- La ligne classique Nîmes-Le Grau du Roi, qui se raccorde au niveau de Saint Cézaire ;
- La ligne fret de la rive droite du Rhône, qui se raccorde au niveau de la commune de Marguerittes.

#### 2.2.2.1 Les circulations au sein de l'étoile

Les circulations au sein de cette étoile sont caractérisées par une mixité importante des usages de cette infrastructure (trains de fret, trains Grandes Lignes et trains régionaux) et par un nombre de circulations important (plus de 160 circulations sur le tronçon Nîmes Montpellier).

Ces circulations peuvent être segmentées en 2 types :

- Des circulations en transit au sein de l'étoile et d'une manière générale au sein du territoire languedocien. Ces circulations concernent principalement l'activité fret et pour moitié des trains Grandes Lignes.
- Des circulations locales, qui sont majoritairement des trains régionaux et près de la moitié des trains Grandes Lignes ayant vocation à desservir le nord du territoire languedocien.

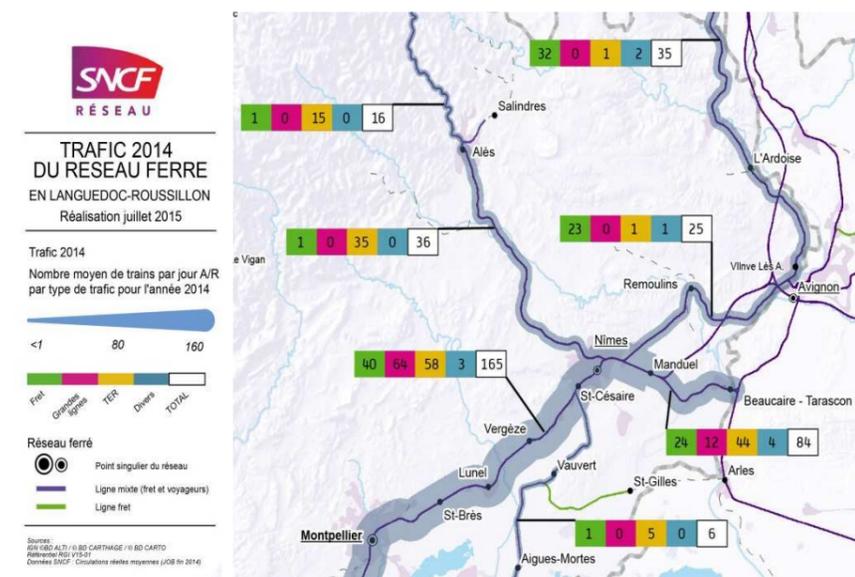


Figure.15 - Les usages des infrastructures ferroviaires de l'étoile de Nîmes – Trafic 2014 (source : SNCF)

Les paragraphes, ci-après, présentent un détail des circulations voyageurs au sein de l'étoile nîmoise.

## 2.2.2.2 L'offre nationale

L'offre ferroviaire nationale, aussi appelée offre ferroviaire Grandes Lignes est composée de trois grandes familles de missions :

- Les missions TAGV radiales, à l'origine ou à destination de Paris ;
- Les missions TAGV Intersecteurs, reliant via la grande vitesse, les principales villes de province ;
- Les missions Intercités Grands Sud, allant de Marseille/Nice à Toulouse/Bordeaux.

Cette offre nationale représente 62 circulations (31 missions AR) au sein du nœud nîmois, pour un jour ouvrable de base<sup>5</sup> et se décompose comme suit.

### 2.2.2.2.1 Les missions TAGV radiales

Ces missions, au départ de l'Île de France (Paris Gare de Lyon pour les TGV<sup>®</sup> et Marne-la-Vallée pour les trains Ouigo) desservent systématiquement les gares de Nîmes et Montpellier.

Ces missions comptabilisent 12 Aller-Retour journaliers avec le Languedoc donc 2 sont prolongés jusqu'à Barcelone.

La figure, ci-dessous présente les niveaux de fréquences et le détail des politiques de dessertes associées<sup>6</sup> aux trains radiaux.

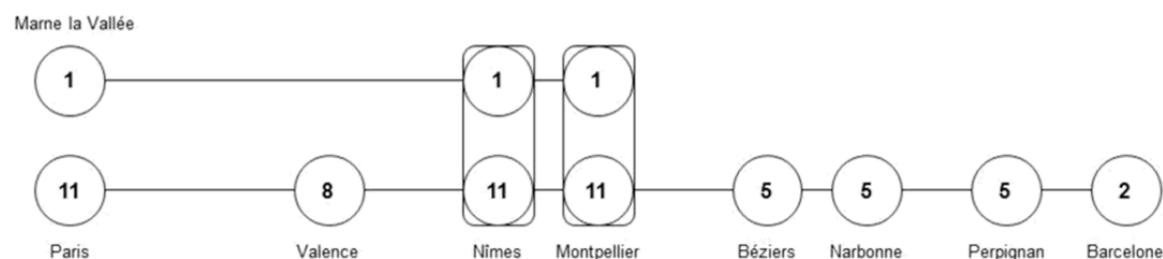


Figure.16 - Schéma des dessertes TAGV radiales en Languedoc-Roussillon – situation 2015

### 2.2.2.2.2 Les missions TAGV intersecteurs

Les missions TAGV Intersecteurs sont des missions en provenance du nord, principalement de Lyon. Certaines missions sont prolongées jusqu'à Lille (et Bruxelles), Strasbourg et Rennes/Nantes.

Il existe également une mission TAGV Intersecteurs au départ de Marseille et à destination de Barcelone.

La figure, ci-dessous présente les niveaux de fréquences et le détail des politiques de dessertes associées<sup>7</sup> aux trains TAGV Intersecteurs.

<sup>5</sup> Les missions présentées pour la situation actuelle dans le cadre de ce dossier correspondent aux trains circulant le Mardi 15 Septembre 2015. Des variations marginales interviennent tout au long de l'année en fonction de la saisonnalité et des jours de la semaine.

<sup>6</sup> Les dessertes de Sète et Agde ne sont pas détaillées dans ce schéma.

<sup>7</sup> Les dessertes de Sète et Agde ne sont pas détaillées dans ce schéma.

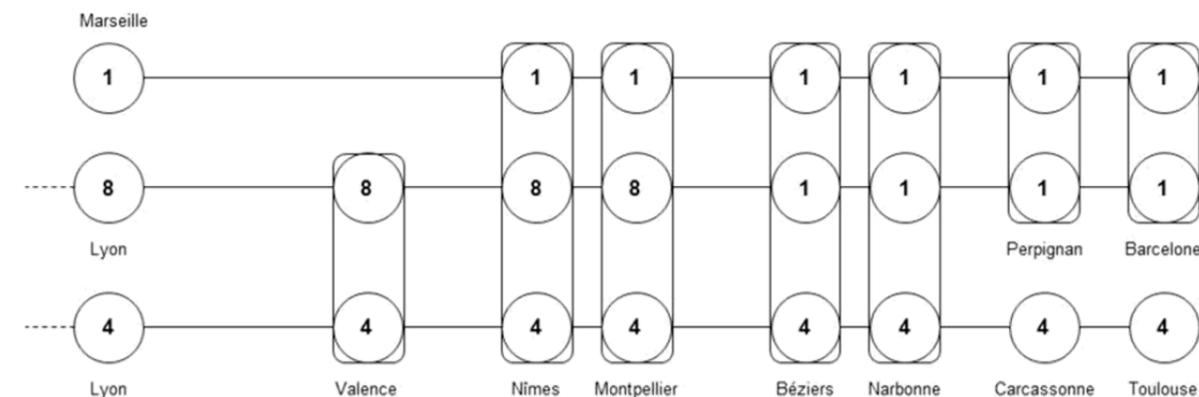


Figure.17 - Schéma des dessertes TAGV Intersecteurs en Languedoc-Roussillon – situation 2015

### 2.2.2.2.3 Les missions Intercités Grand Sud

Les missions Intercités Grand Sud relient la façade méditerranéenne (Marseille et certains trains, Nice) et la façade atlantique (Toulouse et certains trains, Bordeaux) à travers la réalisation de deux types de missions : des missions omnibus pour moitié (marquant l'arrêt à l'ensemble des gares) et des missions rapides pour l'autre moitié (desservant uniquement les gares principales).

La figure, ci-dessous présente les niveaux de fréquences et le détail des politiques de dessertes associées<sup>8</sup> aux trains Intercités Grand Sud.

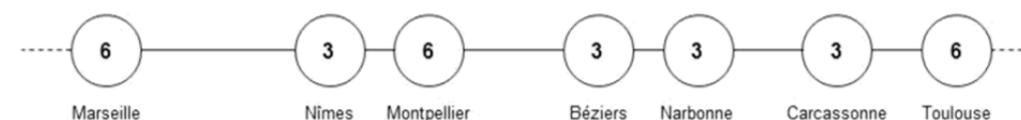


Figure.18 - Schéma des dessertes Intercités Grand Sud en Languedoc-Roussillon – situation 2015

## 2.2.2.3 L'offre ferroviaire régionale

L'offre ferroviaire régionale au sein de l'étoile de Nîmes est marquée par la forte centralité, qu'est la gare de Nîmes. Ce nœud du réseau est un point de convergence des trains régionaux et comptabilise 50 missions TER journalières, dont plus de la moitié ont leur terminus au niveau de la gare.

La position excentrée de Nîmes à l'est du Languedoc positionne la gare comme le premier pôle ferroviaire majeure du territoire en relation avec la Région PACA. Ainsi l'ensemble des trains interrégionaux entre la Région PACA et la Région Midi-Pyrénées Languedoc Roussillon s'arrête au niveau de la gare de Nîmes.

<sup>8</sup> Les dessertes de Sète et Agde ne sont pas détaillées dans ce schéma.

# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

De plus, les deux branches ferroviaires, du Grau du Roi et d'Alès, disposent de services en origine terminus à Nîmes. L'offre ferroviaire associée à ces deux territoires est donc orientée principalement vers le pôle ferroviaire nîmois.

Ainsi, les missions circulant au sein de l'étoile sont extrêmement variées en termes de destinations, de fréquences et de dessertes. En effet, il est possible de rejoindre par train au départ de Nîmes les destinations éloignées de Perpignan/Cerbère, Toulouse, Avignon et Marseille et également les zones plus proches, que ce soit sur l'axe principal Montpellier-Nîmes ou sur les branches secondaires de l'étoile (Alès et Le Grau du Roi).

Le schéma, ci-dessous présente les services TER circulant sur l'axe principal du Languedoc Roussillon.

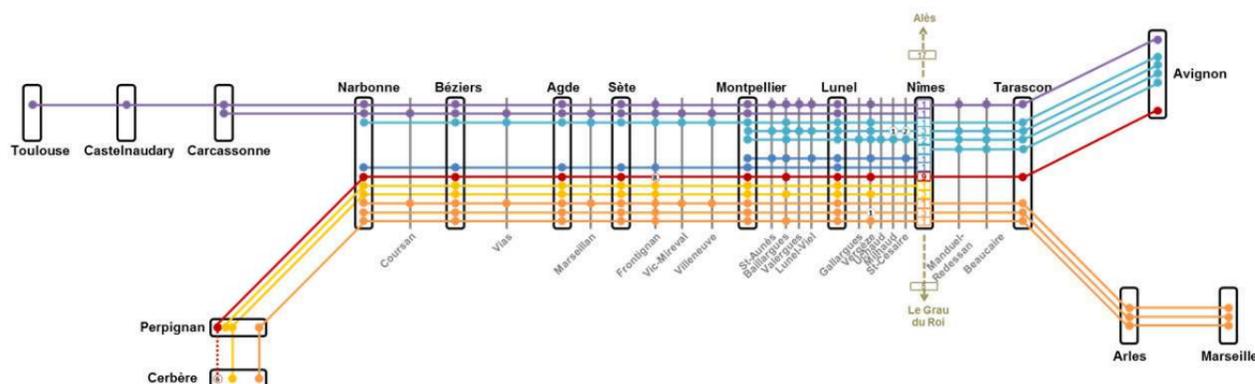


Figure.19 - Schéma des dessertes TER en relation avec la gare de Nîmes - 2015 (source : Setec)

Les missions TER au sein de l'étoile sont fortement structurées sur la partie ouest, l'axe Montpellier-Nîmes, avec des niveaux de fréquence importants et des politiques d'arrêt orientées sur 3 gares intermédiaires principales, que sont Lunel, Baillargues et Vergeze-Codognan. A l'inverse, l'est de Nîmes ne possède pas de gare structurante au sein du territoire du Languedoc Roussillon. En effet, les deux seules gares, à l'est de Nîmes, sont la gare de Beaucaire et la halte de Manduel-Redessan, qui ont une desserte en jour ouvrable de base de 6 aller-retours journaliers et ne permettent pas de proposer une offre de service attractive pour les usagers du fait de la faible disponibilité de l'offre, que ce soit en heure de pointe ou sur l'ensemble de la journée.

## 2.2.3 LES DEPLACEMENTS ET LA DEMANDE DE TRANSPORT

### 2.2.3.1 Les trafics ferroviaires interurbains nationaux

Les trafics ferroviaires interurbains ont été marqués au cours de ces 20 dernières années par le développement des services TGV® et par la mise en service de nouvelles infrastructures à Grande Vitesse (LGV Nord en 1993, LGV Rhône-Alpes en 1994, Interconnexion Est en 1996, LGV Méditerranée en 2001, LGV Est 1ere phase en 2007 et la LGV Rhin-Rhône en 2011). Le développement des services à Grande Vitesse a entraîné le basculement progressif des trafics voyageur d'une offre interurbaine classique (Trains Intercités) vers les services de Trains à Grande Vitesse.

En 1990, les 2/3 de la demande ferroviaire longue distance était réalisée via une offre de trains classiques. En 2014, ce sont près de 90% des déplacements voyageur longue distance, qui sont réalisés via des services de trains à grande vitesse.

Le marché des déplacements longue distance a donc été marqué par une forte amélioration du service ferroviaire et par une croissance de la fréquentation importante. En effet, la demande ferroviaire longue distance, qui représentait 47.7 milliards de voyageur.km en 1990, représente en 2014 près de 61 milliards de voyageur.km, soit une croissance de la demande de plus de 25% sur la période. Le trafic de l'activité TGV® a été multiplié par 3,6 au cours de cette même période, passant de 15 milliards de voyageur.km en 1990 à 54 milliards en 2014.

Evolution du trafic ferroviaire interurbain 1990-2014

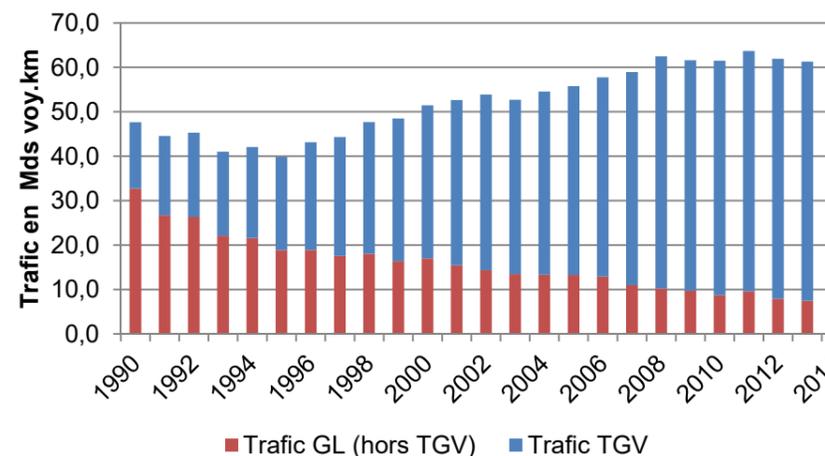


Figure.20 - Evolution du trafic ferroviaire interurbain 1990-2014 (source : Comptes Transports 2014)

Toutefois, depuis 2008, avec les effets de la crise économique et financière, la croissance des trafics s'est ralentie et marque une stagnation. Le marché de la grande vitesse a connu au cours de cette période, une réorganisation orientée vers une rationalisation de l'offre TGV® et une massification de celle-ci (des trains plus capacitaires notamment).

## 2.2.3.2 Les trafics ferroviaires longue distance en relation avec le Gard et le Languedoc

Les trafics ferroviaires longue distance en relation avec le Gard et, plus largement, avec le territoire du Languedoc Roussillon, sont de quatre types :

- Les **trafics radiaux**, soit l'ensemble des voyageurs au départ ou à l'arrivée de l'Île de France et en relation avec le Gard ou le Languedoc-Roussillon ;
- Les **trafics Intersecteurs**, soit l'ensemble des voyageurs en provenance d'une région autre que l'Île de France et en relation avec le Gard ou le Languedoc-Roussillon ;
- Les **trafics internationaux**, soit les voyageurs en provenance d'un autre pays, principalement l'Espagne, et en relation avec le Gard ou le Languedoc ;
- Les **trafics de transit**, qui traversent le Gard ou le Languedoc.

Millions de passagers	2 013
<b>Radial - LR</b>	4,25
<i>Dont Radial - Gard</i>	1,05
<b>Province - LR</b>	5,82
<i>Dont Province - Gard</i>	1,17
<b>International - LR</b>	0,64
<i>Dont Internat. - Gard</i>	0,11
<b>Transit</b>	3,34

Figure.21 - Trafic ferroviaire 2013, en relation avec le Gard et le Languedoc Roussillon (source : SNCF)

On comptabilise en 2013, plus de 14 millions de voyageurs longue distance en relation avec le Languedoc Roussillon, dont 25% des voyageurs sont en transit et dont 75% ont leur origine ou leur destination au sein du Languedoc. Parmi ces voyageurs, 2,3 millions ont leur origine ou leur destination finale au sein du Gard, soit 22% des trafics du Languedoc-Roussillon.

Ces trafics longue distance sont donc caractérisés par une part importante du trafic en transit, avec 3,3 millions de voyageurs de passage au niveau du périmètre du projet.

Les trafics longue distance associés au territoire gardois représentent 2,3 millions de voyageurs, dont la moitié sont des trafics Intersecteurs, 45% sont des trafics en relation avec l'Île de France et 5% sont des trafics internationaux.

## 2.2.3.3 Les trafics au sein de l'étoile ferroviaire nîmoise

Près de 5 millions de voyageurs, longue distance et régionaux, ont emprunté les services ferroviaires de l'étoile de Nîmes en 2014. Parmi ces usagers, près 3,4 millions sont passés par la Gare de Nîmes, soit 70% des voyageurs de l'étoile ferroviaire.



Figure.22 - Le trafic des gares de l'étoile ferroviaire de Nîmes – 2013 (source SNCF)

L'analyse des trafics ferroviaires au sein de l'étoile nîmoise permet de mettre en exergue un réseau de gares structurantes pour le territoire. En effet, les gares de Nîmes, Alès, Lunel, Vergeze-Codognan et dans une moindre mesure, les gares de Saint Cézaire, de St Geniès de Malgoirès et de Le Grau Du Roi, comptabilisent des fréquentations importantes. Ces usages sont bien évidemment à mettre au regard de l'offre de services ferroviaires proposée à ces points d'accès au réseau.

A l'inverse, on comptabilise un nombre important de petites gares, au sein de ce territoire, caractérisées par une fréquentation journalière faible (<50 voyageurs journaliers) et une offre de service peu développée. C'est notamment le cas de la halte de Manduel Redessan, qui dispose d'une offre de service de 12 trains journaliers (5 en direction de Nîmes et 7 en direction de Tarascon) et une fréquentation annuelle d'environ 7000 voyageurs.

## 2.2.3.4 Les trafics de la gare de Nîmes

Avec près de 3,4 millions de voyageurs en 2013, la gare Nîmes représente la centralité du réseau de l'étoile ferroviaire nîmoise. Ce trafic, qui a fortement évolué au cours de 10 dernières années, était de 2.5 millions de voyageurs en 2003. Il a connu une croissance de près de 35% en 10 ans

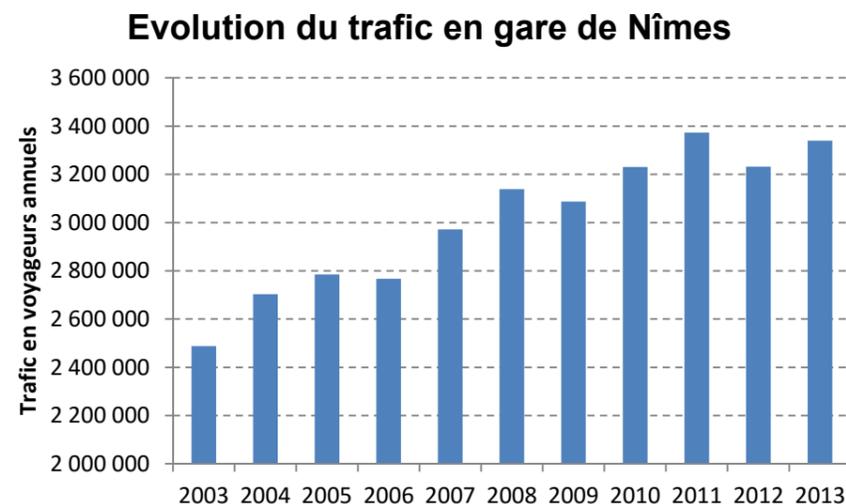


Figure.23 - Evolution des trafics de la gare de Nîmes (source SNCF)

Les voyageurs de cette gare sont pour moitié des usagers des trains nationaux et pour moitié des usagers des trains régionaux.

### Fréquentation par type d'usage Gare de Nîmes 2013

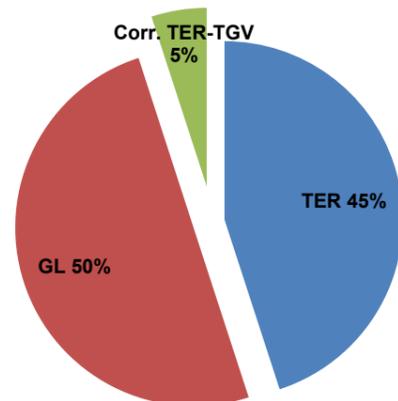


Figure.24 - Fréquentation par type d'usage – Gare de Nîmes 2013

L'analyse des modalités de rabattement des voyageurs Grandes Lignes de la gare de Nîmes, démontre la forte présence du mode routier individuel pour se rendre à la gare. En effet, 67% des voyageurs nationaux utilisent une voiture pour venir à la gare. Le deuxième mode d'accès à la gare est le transport collectif (TER et Transport collectif urbain) avec une part modale de près de 18% et le troisième est la marche à pieds avec près de 15% de part modale.

### Parts modales des rabattements - Gare de Nîmes

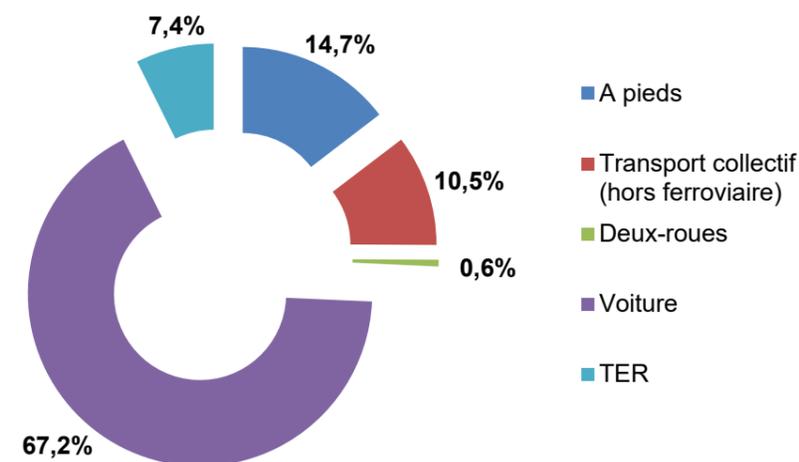


Figure.25 - Parts modales de rabattement 2010 – Gare de Nîmes (source SNCF)

## 2.2.3.5 Les déplacements locaux associés au périmètre proche du projet

Les déplacements pendulaires pour motif domicile-travail et domicile-étude associés aux communes de Manduel et Redessan, sont principalement orientés vers la ville de Nîmes. Près de 1800 actifs et 550 étudiants de ces deux communes travaillent ou étudient à Nîmes. A l'inverse, on comptabilise un faible nombre de personnes habitant Nîmes et travaillant ou étudiant au sein de ces deux communes.

Commune origine	Commune destination	D-E	D-T	Total
Manduel	Nîmes	336	1 049	1 385
Redessan	Nîmes	217	679	896
Nîmes	Manduel	0	135	135

Figure.26 - Déplacements pendulaires périmètre proche (source : Insee)

Ces déplacements représentent sur une année complète près d'un million de voyages entre Nîmes et les communes de Manduel et Redessan. La part modale du train est inférieure à 1%.

## 2.3 L'EVOLUTION DES BESOINS DE DEPLACEMENT ET LES PROJETS STRUCTURANTS DU TERRITOIRE

Ce chapitre vise à présenter l'évolution du contexte ferroviaire, sociodémographique et des déplacements d'ici à l'horizon de mise en service du projet. Il présente notamment le cadre dans lequel le projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan s'inscrit.

### 2.3.1 LE CONTOURNEMENT DE NÎMES MONTPELLIER ET LA GARE DE MONTPELLIER SUD DE FRANCE

Deux grands projets ferroviaires seront mis en service d'ici à 2020 :

- le Contournement de Nîmes Montpellier, qui a été déclaré d'utilité publique en 2005 et qui est actuellement en cours de construction ;
- La gare de Montpellier, dont l'enquête publique a été réalisée en 2014 et dont la déclaration de projet a été signée à la date du 31 décembre 2014.



Figure.27 - Les projets d'infrastructures ferroviaires en Languedoc Roussillon (source : SNCF)

#### 2.3.1.1 Le Contournement de Nîmes Montpellier

En 2017, la mise en service du contournement mixte de Nîmes et de Montpellier (CNM), long de 60 km, doublera l'infrastructure existante entre Montpellier et Perpignan et permettra de constituer un doublet de ligne mixte entre Nîmes et Montpellier.

L'intérêt de cette infrastructure réside non pas seulement dans les gains de temps qu'elle apporte (de dix à vingt minutes selon la politique d'arrêt), mais dans le dégagement de capacité pour la circulation des trains de voyageurs et de fret sur un corridor actuellement congestionné, conséquence notamment du développement des trafics à la suite de la mise en service de la LGV Méditerranée en 2001. Elle permettra également la fiabilisation de ce segment du réseau par le doublement de l'infrastructure.

La mixité de cette ligne permettra d'une part aux TAGV issus de la LGV Méditerranée de circuler à vitesse élevée (220 km/h), et d'autre part aux trains de fret de contourner les agglomérations nîmoise et montpelliéraine pour transiter entre la vallée du Rhône (grâce à un raccordement fret avec la ligne classique) et l'est de Sète.

#### 2.3.1.2 La gare de Montpellier Sud de France

La gare nouvelle de Montpellier Sud de France sera mise en service fin 2017, de manière simultanée à la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier. Elle permettra l'arrêt à Montpellier des trains circulant sur le CNM et diversifiera ainsi le type de circulations sur le CNM, à travers les usages de cette infrastructure par les trains Grandes Lignes (TAGV et Intercités).

Cette gare nouvelle est un projet ambitieux, visant à proposer 8 voies d'arrêt et un pôle d'échange multimodal, regroupant à la fois une desserte par mode collectif (le bus à la mise en service, puis avec l'extension de la ligne 1, le tramway), des parkings, ainsi que des voies cyclables et piétonnes permettant à l'ensemble des voyageurs d'accéder à la gare.

De plus, le site de cette gare est positionné au sein du projet urbain « Oz nature urbaine » de Montpellier Méditerranée, visant à construire un pôle d'affaires, un campus créatif et un quartier résidentiel et commerçant.

Cette deuxième gare permettra donc d'accompagner le développement de l'offre ferroviaire sur l'axe languedocien, tout en s'inscrivant comme un outil d'aménagement en faveur du développement et de la structuration d'une agglomération en pleine croissance.

C'est pourquoi, cette gare a été conçue comme un lieu de passage et de connexion et a cherché à répondre à trois fonctions clé : être un lieu de vie, ouvert sur la ville et offrant des services et des activités adaptés, être un lieu durable et évolutif intégré dans son environnement et être un pôle urbain structurant à la fois à l'échelle des modalités de déplacements, mais également en termes d'aménagement de l'espace.



Figure.28 - Vue architecturale du projet de gare de Montpellier Sud de France

(source : ICADE)

## 2.3.2 L'EVOLUTION DES DESSERTES

La mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier et de la gare de Montpellier Sud de France sera à l'origine d'une réorganisation des circulations au niveau du doublet de ligne Nîmes-Montpellier et donc au sein de l'étoile de Nîmes.

En effet, les fonctionnalités permises par le CNM permettront la circulation des trains de fret et des trains Grandes Lignes sur cette infrastructure et entraîneront un basculement d'une partie de ces trains sur ce nouvel itinéraire.

### 2.3.2.1 Les circulations fret

Comme indiqué précédemment, les circulations fret au sein du périmètre d'étude sont majoritairement des trains en transit, à destination du Nord et de l'Est de la France, voire de l'Europe. Du fait de cette particularité, ils seront prédisposés à un passage via la ligne nouvelle. En effet, le CNM offrira à ces trains un itinéraire plus rapide, plus disponible et surtout plus fiable.

### 2.3.2.2 Les dessertes Grandes Lignes

A la mise en service du CNM et de la gare de Montpellier Sud de France, le nombre de dessertes Grandes Lignes au sein du périmètre d'étude n'évoluera pas ou de manière très marginale. 5 trains Grandes Lignes basculeront de la ligne classique sur la nouvelle infrastructure du CNM

Le détail des circulations est précisé ci-dessous.

#### 2.3.2.2.1 Les missions TAGV radiales

Parmi les 12 missions radiales, les 2 trains Paris-Barcelone basculeront sur le Contournement de Nîmes Montpellier et desserviront la gare de Montpellier Sud de France, tout en shuntant la desserte de Nîmes<sup>9</sup>.

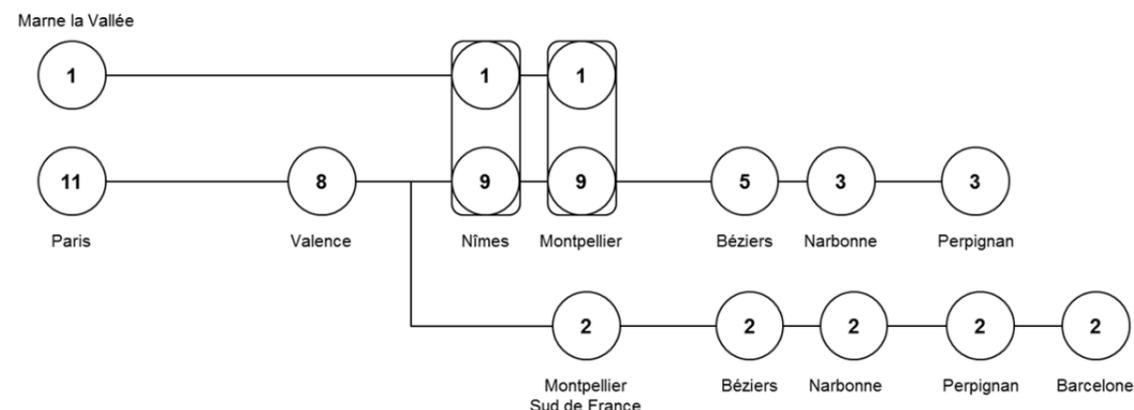


Figure.29 - Schéma des dessertes TAGV radiales en Languedoc-Roussillon – référence 2020

<sup>9</sup> Les dessertes de Sète et Agde ne sont pas détaillées dans ce schéma

#### 2.3.2.2.2 Les missions TAGV Intersecteurs

Aucune desserte Intersecteur ne basculera sur le CNM. L'ensemble de ces trains continueront de desservir les gares de Nîmes centre et Montpellier centre<sup>10</sup>.

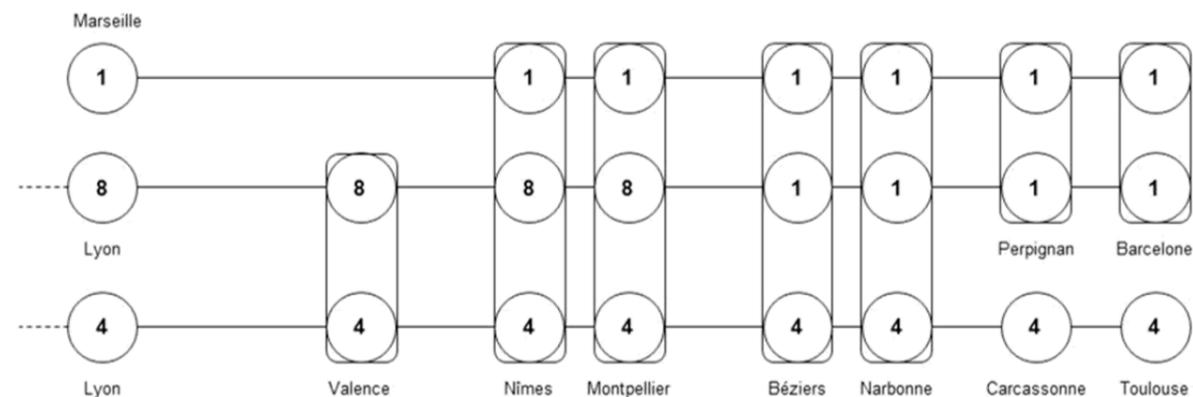


Figure.30 - Schéma des dessertes TAGV Intersecteurs en Languedoc-Roussillon – référence 2020

#### 2.3.2.2.3 Les missions Intercités Grand Sud

Parmi les missions Intercités Grand Sud, les 3 trains rapides, qui ne desservent pas Nîmes aujourd'hui, circuleront sur le CNM<sup>11</sup>.

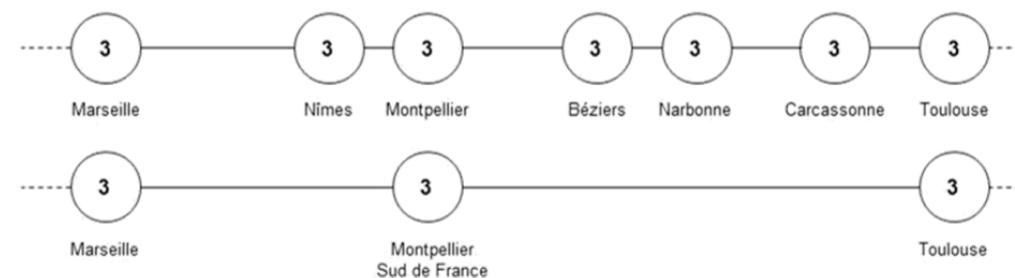


Figure.31 - Schéma des dessertes trains Grand Sud en Languedoc-Roussillon – référence 2020

<sup>10</sup> Les dessertes de Sète et Agde ne sont pas détaillées dans ce schéma

<sup>11</sup> Les dessertes de Sète et Agde ne sont pas détaillées dans ce schéma

## 2.3.2.2.4 Synthèse des dessertes Grandes Lignes de l'agglomération nîmoise

Le tableau, ci-après, présente une synthèse des missions Grandes Lignes desservant la gare de Nîmes centre en l'absence de réalisation du projet de gare nouvelle.

2020 Missions	Dessertes de la gare de Nîmes centre	
	Type de train	Nombre d'aller-retour journalier
Marne la Vallée - Montpellier	TAGV	1
Paris - Montpellier	TAGV	4
Paris - Béziers	TAGV	2
Paris - Perpignan	TAGV	3
Paris - Barcelone	TAGV	0
Lyon (ou au-delà) - Montpellier	TAGV	7
Lyon (ou au-delà) - Barcelone	TAGV	1
Lyon (ou au-delà) - Toulouse	TAGV	4
Marseille - Barcelone	TAGV	1
Bordeaux/Toulouse - Marseille/Nice	Intercités/TET	3
<b>Total</b>		<b>26</b>

Figure.32 - Synthèse des dessertes en situation de référence 2020

## 2.3.3 L'EVOLUTION DES BESOINS DE DEPLACEMENTS

L'évolution des besoins de déplacements est liée d'une part aux facteurs socio-économiques : démographie, emplois, richesse,... et d'autre part à l'évolution du contexte concurrentiel des transports : évolution des prix, des temps de parcours, des fréquences...

### 2.3.3.1 Les déplacements ferroviaires longue distance avec le Gard et le Languedoc Roussillon

Les déplacements ferroviaires longue distance en relation avec le Languedoc Roussillon, qui représentent en 2013, 16,4 millions de déplacements, atteindront à l'horizon 2020, 19,2 millions de déplacements et en 2050, 28,3 millions de déplacements.

Parmi ces déplacements, les flux en transit augmenteront de manière significative et atteindront près de 30% des trafics en relation avec le Languedoc-Roussillon à l'horizon 2050 (respectivement 20% en 2013 et 27% en 2020).

Millions de passagers	2 013	2 020	2 050
<b>Radial – LR</b>	4,25	4,37	6,14
<i>Dont Radial - Gard</i>	1,05	1,05	1,49
<b>Province – LR</b>	5,82	6,34	9,03
<i>Dont Province - Gard</i>	1,17	1,29	1,84
<b>International - LR</b>	0,64	0,86	1,39
<i>Dont Internat. - Gard</i>	0,11	0,12	0,19
<b>Transit</b>	3,34	5,14	8,22

Figure.33 - Evolution des trafics ferroviaires en situation de référence

Cette croissance des trafics est majoritairement marquée par l'augmentation des déplacements avec l'Espagne. En effet, jusqu'en 2013, l'absence d'offre ferroviaire sans rupture de charge en relation directe avec l'Espagne et plus spécifiquement avec Barcelone, est fortement pénalisante pour les voyageurs souhaitant réaliser ce déplacement en train.

La mise en service depuis décembre 2013 de liaisons directe TAGV RENFE-SNCF, entre Paris, Lyon, Toulouse et Barcelone permet aujourd'hui de disposer d'une offre ferroviaire de qualité entre les principales agglomérations françaises et Barcelone et explique les gains de marché du train sur ce segment de trafic aux horizons futurs au regard des parts de marché observées en 2013.

Les voyageurs en relation directe avec le territoire gardois, qui représentent en 2013, 2,3 millions de déplacements, atteindront en 2020, 2,5 millions de déplacement et en 2050, 3,5 millions de déplacements.

### 2.3.3.2 Les trafics de la gare de Nîmes

La gare de Nîmes, qui accueille en 2013, 3,4 millions de voyageurs, connaîtra une augmentation significative du trafic avec près de 3.6 millions de voyageurs utilisant cette gare en 2020 et près de 5,7 millions de voyageurs en 2050.

Cette croissance de la fréquentation de la gare correspondra à une augmentation de 5,9% des trafics en 2020 et de 68% en 2050.

Evolution du trafic de la gare de Nîmes  
Situation de référence

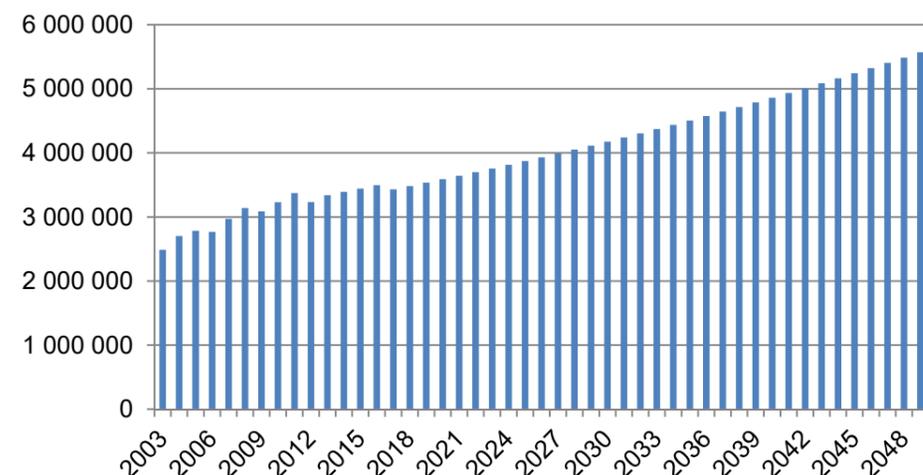


Figure.34 - Evolution de fréquentation de la gare de Nîmes – situation de référence

## 2.4 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.

### 2.4.1 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 entraîne 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, entraînant 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.

### 2.4.2 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.

#### 2.4.2.1 Les fonctionnalités 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.

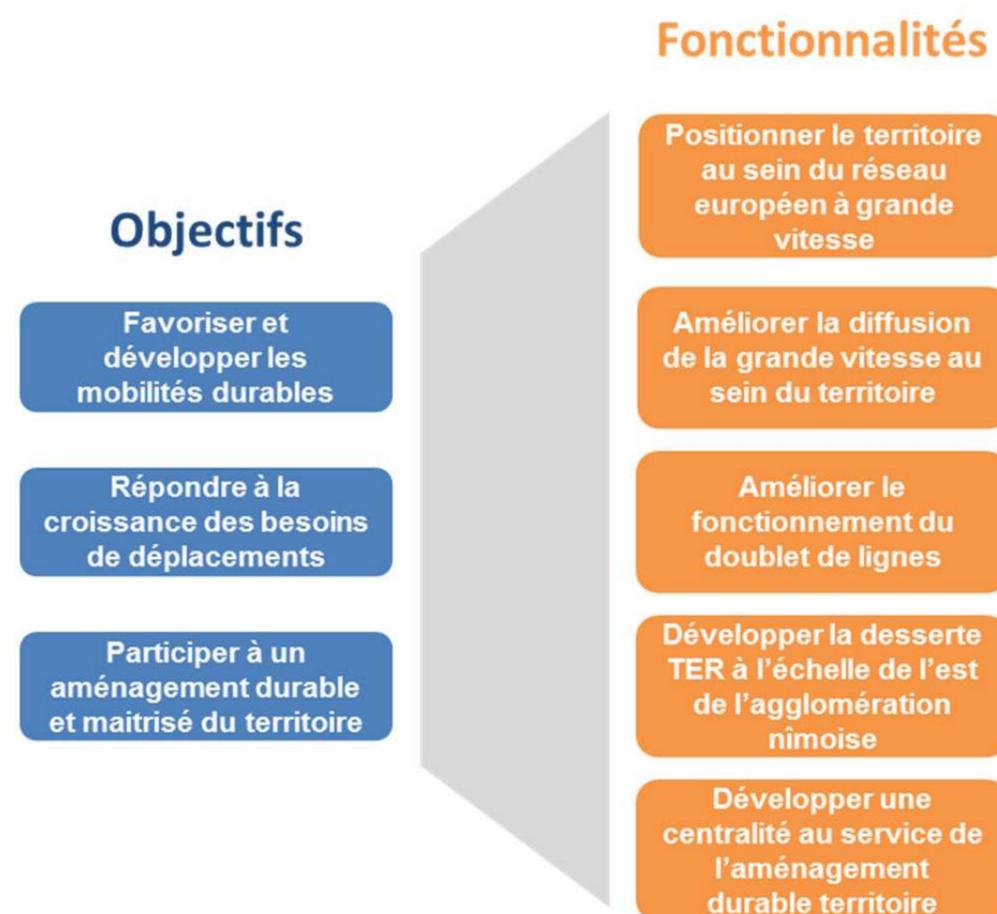


Figure.35 - Synthèse des objectifs et fonctionnalités du projet

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.

#### 2.4.2.2 Les fonctionnalités locales et régionales

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 8 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.

## 3 LA COHERENCE INTERMODALE ET FERROVIAIRE DU PROJET DE GARE NOUVELLE NÎMES MANDUEL REDESSAN

### 3.1 LA GARE DE NIMES MANDUEL REDESSAN AU SEIN DU RESEAU FERRE

#### 3.1.1 UNE GARE AU SEIN DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT

Le réseau ferroviaire languedocien est un maillon stratégique de l'axe entre la France et la péninsule ibérique et plus largement du corridor européen méditerranéen (en vert dans la figure ci-après). Il s'inscrit donc au sein du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et notamment au sein du réseau transeuropéen à grande vitesse et du corridor méditerranéen, qui est aujourd'hui en grande partie constitué entre Lyon et Madrid, avec les LGV Rhône-Alpes, Méditerranée, le CNM (à partir de fin 2017), les LGV mixtes Perpignan-Figueras, Figueras-Barcelone et la LGV Barcelone-Madrid-Séville.

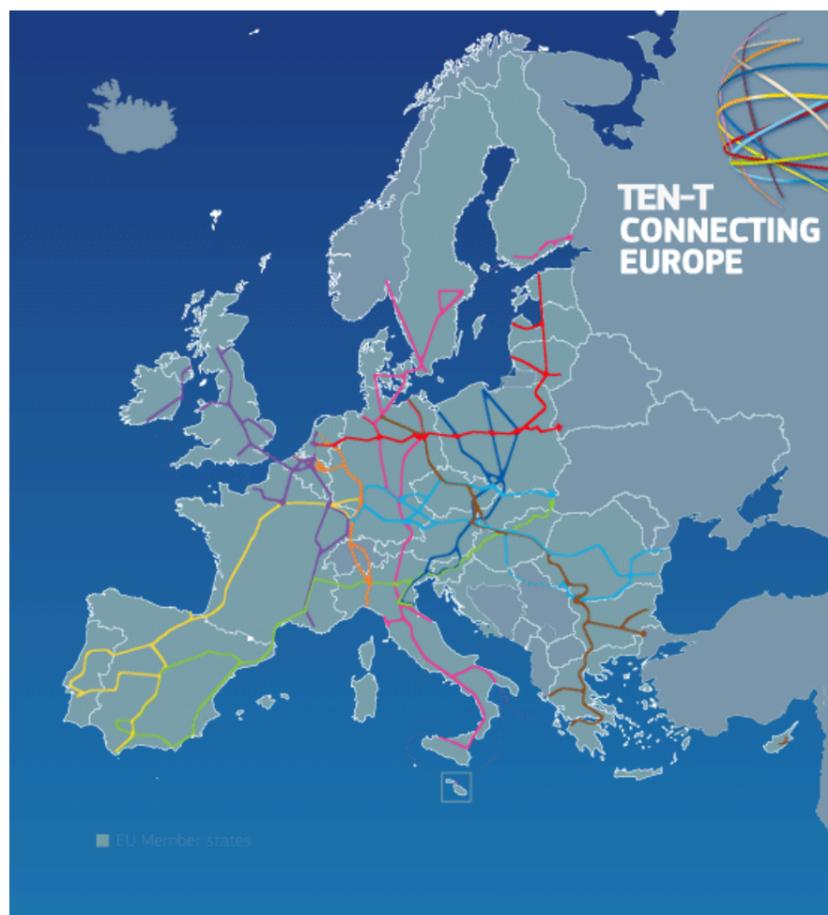


Figure.36 - Réseau Transeuropéen de Transport, RTE-T (source : <http://ec.europa.eu>)

Le projet de gare de Nîmes Manduel Redessan permettra de positionner le territoire nîmois au sein du corridor méditerranéen et offrira ainsi un accès pérenne au réseau européen à grande vitesse.

#### 3.1.2 LA GARE NOUVELLE NIMES MANDUEL, UNE POSITION STRATEGIQUE AU SEIN DU RESEAU LANGUEDOCIEN

Le positionnement de la gare nouvelle, qui se situe au croisement d'une ligne d'intérêt régional, la ligne Sète-Tarascon reliant les régions PACA et Languedoc-Roussillon Midi Pyrénées et d'une ligne d'intérêt national et européen, la ligne à grande vitesse Méditerranée et son prolongement via le CNM, représente un nœud stratégique du réseau ferré du Languedoc Roussillon.

En effet, ce nœud se positionne comme la porte d'entrée des trains de voyageur au sein du territoire languedocien et est donc un point de passage obligé de nombreux trains de voyageurs, ayant des fonctionnalités distinctes (longue et courte distances).

En effet, les trains circulant au niveau de ce nœud, sont à la fois des trains inter-régionaux, reliant Avignon ou Marseille à Nîmes, Montpellier et au-delà et également des trains nationaux, à grande vitesse ou Intercités, reliant le nord de la France, l'Espagne et les Régions PACA, Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées et Aquitaine-Poitou Charentes - Limousin.

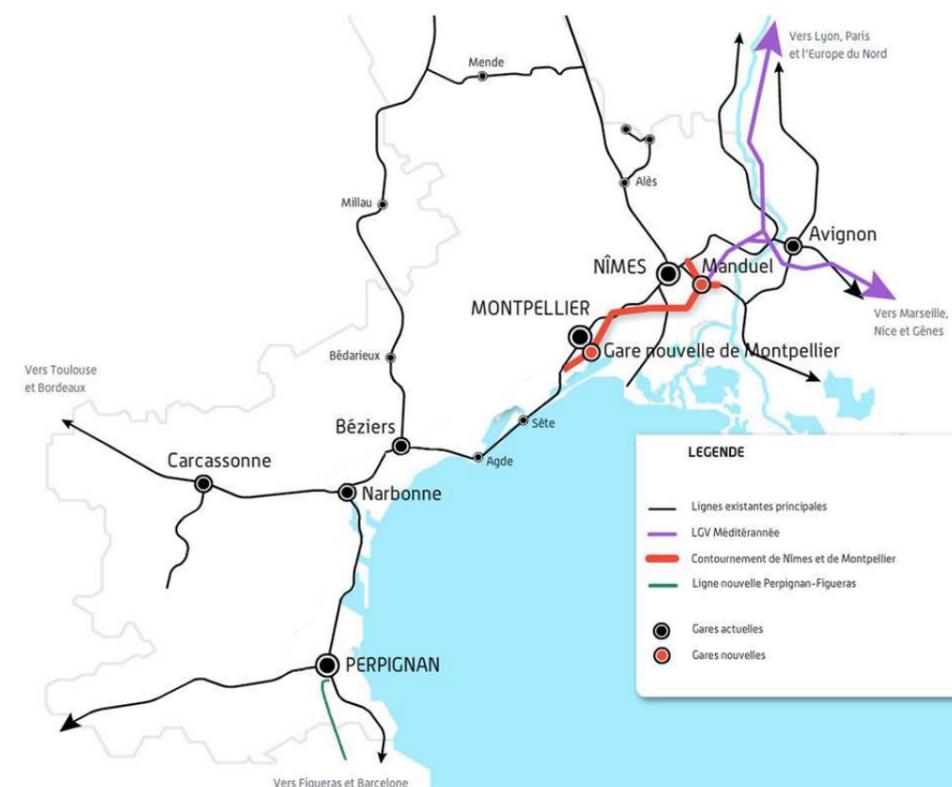


Figure.37 - Schéma du réseau ferré languedocien (source : SNCF)

## 3.2 NÎMES CENTRE, NÎMES MANDUEL REDESSAN, DEUX GARES COMPLÉMENTAIRES

### 3.2.1 TRAINS NATIONAUX ET PRINCIPES DE DESSERTE DES DEUX GARES

A la mise en service du Contournement de Nîmes et Montpellier, les trains Grandes Lignes (TAGV et Intercités) disposeront d'un doublet de ligne pour réaliser leur itinéraire entre Nîmes et Montpellier.

Le principe de dessertes retenu, suite à la mise en service du contournement de Nîmes Montpellier puis des deux gares nouvelles, considère le basculement des trains en transit au sein du territoire languedocien, sur le CNM.

En effet, ces trains de long parcours, disposeront d'un service plus performant offert par la nouvelle infrastructure, avec notamment des temps de parcours plus compétitifs (de 10 à 20 minutes de gains de temps en fonction de la politique d'arrêt) et une meilleure régularité des trains.

A l'inverse, les trains Grandes Lignes, ayant vocation à être terminus au sein du Languedoc, notamment à Montpellier continueront à desservir les gares centre de Nîmes Feuchères et de Montpellier Saint Roch.

Au regard de la répartition actuelle des trains Grandes Lignes (trains à vocation locale et trains en transit), plus de la moitié des circulations resteront sur la ligne classique actuelle et desserviront les gares centre des villes de Nîmes et de Montpellier.

### 3.2.2 UNE GARE CENTRE, NÎMES FEUCHÈRES, CONFIRMÉE DANS SA VOCATION LOCALE

Ainsi, à la mise en service de la gare nouvelle, la gare centre, Nîmes Feuchères, continuera à être desservie par tous les types de trains : trains régionaux et trains nationaux.

Les trains nationaux auront une vocation de desserte locale au sein du territoire, en complément des trains de transit au sein du Languedoc Roussillon.

De plus, la gare de Nîmes Feuchères sera confortée dans sa vocation locale à travers l'ambition du Conseil Régional d'augmenter le nombre de dessertes sur l'axe Nîmes Montpellier et le nœud nîmois.

### 3.2.3 UNE GARE NOUVELLE A VOCATION NATIONALE ET INTERCONNECTÉE AU RÉSEAU RÉGIONAL

La gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan bénéficiera de services à vocation nationale (trains à grande vitesse et Intercités) et également, grâce à l'interconnexion TER, d'une offre régionale et interrégionale.

Le positionnement privilégié de cette gare au sein du réseau, permettra d'offrir aux usagers un panel de destinations extrêmement varié, allant de destinations internationales (Barcelone, Madrid, Londres, Bruxelles,...) et nationales (Paris, Lyon, Toulouse, Lille,...) jusqu'à des destinations locales (Montpellier, Nîmes, Arles, Tarascon, Avignon, Marseille...).

## 3.3 LA GARE NOUVELLE DE NÎMES MANDUEL REDESSAN, UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL

La gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est un pôle d'échange multimodal regroupant, en complément des offres ferroviaires, une offre de mobilité globale (voiture, taxi, transports urbains et départementaux et modes doux).



Figure.38 - Schéma organisationnel des différents modes au sein du Pôle d'Échange Multimodal

(Source SNCF/Gares&Connexions/AREP)

### 3.3.1 L'OFFRE DE STATIONNEMENT

L'offre de stationnement offerte au sein du pôle d'échange sera de trois types :

- **Un espace de dépose-minute** au-devant du parvis de la gare, permettant un accès rapide au bâtiment voyageur. Cette offre permettra aux usagers, accompagnés en voiture, d'être déposés rapidement au sein du pôle d'échange et au plus près des services de transports.
- **Une zone de stationnement courte durée**, principalement utile pour les personnes venant chercher un voyageur.
- **Une zone de stationnement longue durée**, pouvant être utilisée à la fois par les voyageurs longue distance et les voyageurs régionaux.

Le dimensionnement de ces espaces a été réalisé à partir des prévisions de trafic présentées en partie 4 de ce document.

## 3.3.2 LES TRANSPORTS URBAINS ET DEPARTEMENTAUX EN RELATION AVEC LE POLE D'ECHANGE

La mise en service de la gare nouvelle sera à l'origine d'une restructuration de l'offre de transport collectif urbain et départemental sur le secteur du projet.

Dans cette perspective, Nîmes Métropole prévoit notamment de modifier les itinéraires des lignes 31 et 32 de l'offre TANGO. Ainsi, ces deux lignes seront prolongées pour effectuer leur terminus au niveau de la gare nouvelle. Elles permettront d'assurer un rabattement pour les populations locales sur le site de la gare nouvelle.

De même la ligne départementale E51, allant de Nîmes à Avignon, via la RD99, effectuera ses arrêts à proximité de la gare et permettra donc une offre de rabattement sur le site de la gare nouvelle.

## 3.3.3 LES MODES DOUX

Le projet de gare sera accompagné d'un ensemble d'aménagements en faveur des modes doux, que ce soit au niveau du parvis, avec la réalisation de stationnement vélos au plus proche du bâtiment voyageurs, mais également au niveau des voiries d'accès, que ce soit l'avenue de la gare ou la route départementale 3.

Ces aménagements auront pour but de faciliter les cheminements au sein de l'espace du projet et de dédier des zones à ces modes, également appelés modes actifs.

De plus, les cheminements cyclistes aux abords du projet seront intégrés dans le réseau des pistes cyclables de la métropole et d'une manière plus large au sein du Schéma Directeur d'Agglomération des Itinéraires cyclables, permettant ainsi aux cyclistes de circuler sur des itinéraires cyclables sécurisés et de longue distance.

## 3.3.4 LES TAXIS ET LES LOUEURS

Un espace de stationnement dédié au service de taxi sera aménagé au sein du pôle d'échange à proximité directe du parvis de la gare et du bâtiment voyageur.

La gare intégrera également les services d'un ou plusieurs loueurs de voitures. Ceux-ci disposeront d'un espace dédié pour stationner les véhicules de location.

## 3.3.5 L'ARTICULATION DES DIFFERENTS MODES AU SEIN DU POLE D'ECHANGE

Le pôle d'échange multimodal de la gare de Nîmes Manduel Redessan regroupera une grande variété d'usages : correspondances entre lignes de transports collectifs, intermodalité avec d'autres modes (voiture, modes doux...), attente en gare ou utilisation des commerces. L'enjeu du fonctionnement de ce pôle est donc de concilier l'ensemble de ces usages, tout en facilitant les correspondances.

L'aménagement du PEM a été conçu dans cette perspective et a suivi les principes suivants :

- Optimiser les correspondances intermodales
- Faciliter les cheminements piétons au sein du pôle
- Mettre en place une information voyageur efficace

## 4 LES PREVISIONS DE TRAFIC DE LA GARE NOUVELLE NIMES MANDUEL REDESSAN

### 4.1. L'OFFRE DE SERVICE EN SITUATION DE PROJET

#### 4.1.1 LES DESSERTES DU DOUBLET DE GARES EN 2020

##### 4.1.1.1 Les dessertes Grandes Lignes

Avec la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, la répartition des itinéraires des trains Grandes Lignes évoluera vers une utilisation plus importante du contournement de Nîmes Montpellier.

Les principes de répartition des trains entre les deux itinéraires, entre Nîmes et Montpellier, sont les suivants :

- Les trains de transit circuleront sur le contournement de Nîmes-Montpellier et desserviront systématiquement les gares de Nîmes Manduel Redessan et de Montpellier Sud de France ;
- Les trains ayant leur terminus localement (Montpellier ou Béziers) circuleront sur la ligne historique et desserviront systématiquement les deux gares de Nîmes centre et Montpellier centre.

Ces principes de dessertes sont susceptibles d'évoluer d'ici à la mise en service du projet, en fonction notamment des évolutions du contexte socio-économiques.

##### 4.1.1.1.1 Les missions TAGV radiales

Les trains TAGV radiaux seront donc organisés en deux types. Les trains terminus à Montpellier ou Béziers (qui comptent 7 aller-retour journaliers) circuleront sur la ligne classique et desserviront Nîmes centre et Montpellier Saint Roch. Les trains de long parcours (qui comptent 5 aller-retours journaliers, terminus Perpignan ou Barcelone) basculeront sur le contournement de Nîmes Montpellier et desserviront les gares de Nîmes Manduel Redessan et de Montpellier Sud de France.

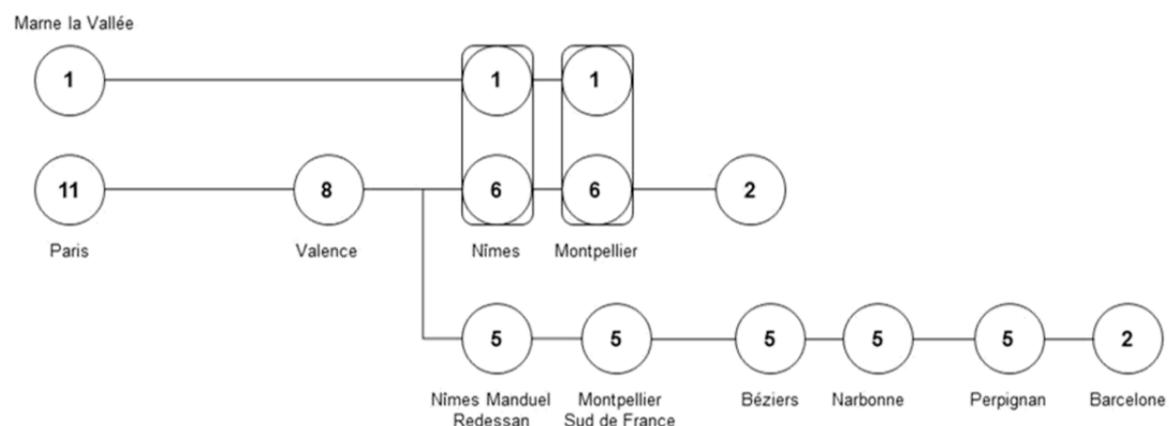


Figure.39 - Schéma des dessertes TGV radiales en Languedoc-Roussillon – Projet 2020

##### 4.1.1.1.2 Les missions TAGV Intersecteurs

De même, les TGV Intersecteurs se répartiront entre les deux itinéraires, de manière relativement équilibrée.

7 trains en provenance du Nord de la France (Lille, Strasbourg,...) et terminus à Montpellier continueront de circuler sur la ligne classique et de desservir les deux gares centre de Nîmes et Montpellier.

6 trains de long parcours basculeront sur le contournement de Nîmes Montpellier et desserviront les gares de Nîmes Manduel Redessan et de Montpellier Sud de France.

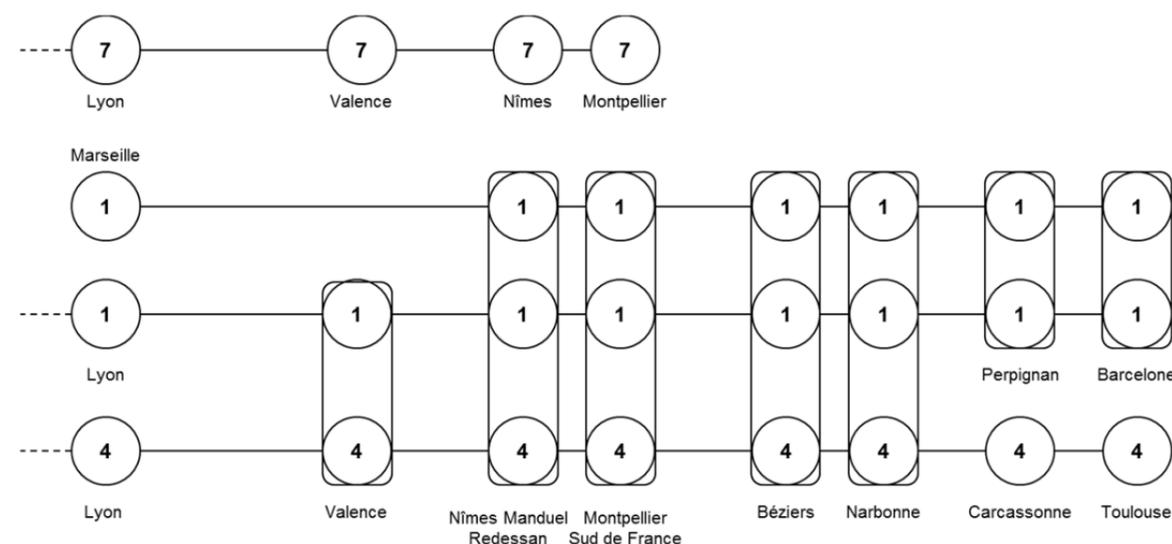


Figure.40 - Schéma des dessertes TAGV Intersecteurs en Languedoc-Roussillon – Projet 2020

##### 4.1.1.1.3 Les missions Intercités Grand Sud

Les missions Intercités Grand Sud se répartiront de manière équilibrée entre les deux itinéraires. Les trains rapides circuleront sur le CNM et desserviront les deux gares et les trains omnibus resteront sur la ligne historique et desserviront les deux gares centre.

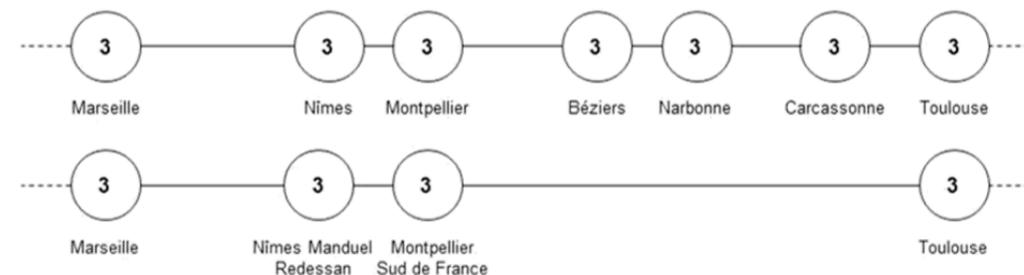


Figure.41 - Schéma des dessertes Grand Sud en Languedoc-Roussillon – Projet 2020

## 4.1.1.1.4 Synthèse des dessertes Grandes Lignes de l'agglomération nîmoise

Le tableau, ci-après, présente une synthèse des missions Grandes Lignes sur le périmètre du projet et leur répartition entre la gare de Nîmes centre et la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan.

2020	Nombre d'aller-retour journalier		
	Type de train	Gare de Nîmes centre	Gare de Nîmes Manduel Redessan
<b>Missions</b>			
Marne la Vallée - Montpellier	TAGV	1	0
Paris - Montpellier	TAGV	4	0
Paris - Béziers	TAGV	2	0
Paris - Perpignan	TAGV	0	3
Paris - Barcelone	TAGV	0	2
Lyon (ou au-delà) - Montpellier	TAGV	7	0
Lyon (ou au-delà) - Barcelone	TAGV	0	1
Lyon (ou au-delà) - Toulouse	TAGV	0	4
Marseille - Barcelone	TAGV	0	1
Bordeaux/Toulouse - Marseille/Nice	Intercités/TET	3	3
<b>Total</b>		<b>17</b>	<b>14</b>

Figure.42 - Synthèse des dessertes en situation de projet 2020

## 4.2 LES PREVISIONS DE TRAFIC SUR LE PERIMETRE DU PROJET

### 4.2.1 LES DEPLACEMENTS FERROVIAIRES LONGUE DISTANCE AVEC LE GARD ET LE LANGUEDOC ROUSSILLON

La mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan sera accompagnée d'une augmentation des trafics au sein du secteur d'étude. Près 220 000 voyageurs supplémentaires circuleront sur le réseau languedocien en 2021 et ce saut de trafic sera de 310 000 voyageurs en 2050.

Les trafics en relation directe avec le département du Gard connaîtront un saut de 34 000 voyageurs en 2020 et de 36 000 en 2050, en relation avec la mise en service de la gare. Ce saut de trafic est pour les 2/3, lié aux trafics radiaux en relation avec le Gard.

Millions de passagers	Actuel	Référence		Projet	
	2 013	2 020	2 050	2 020	2 050
<b>Radial - LR</b>	4,25	4,37	6,14	4,43	6,24
<i>Dont Radial - Gard</i>	1,05	1,05	1,49	1,07	1,53
<b>Province - LR</b>	5,82	6,34	9,03	6,43	9,17
<i>Dont Province - Gard</i>	1,17	1,29	1,84	1,30	1,86
<b>International - LR</b>	0,64	0,86	1,39	0,88	1,38
<i>Dont Internat. - Gard</i>	0,11	0,12	0,19	0,12	0,18
<b>Transit</b>	3,34	5,14	8,22	5,18	8,31

Figure.43 - Evolution des trafics ferroviaires en situation de projet

85% du saut de trafic lié au projet concerne les trafics en transit au niveau de la section Nîmes-Montpellier. En effet, les trains, ayant basculé sur le contournement de Nîmes et Montpellier, bénéficieront d'un gain de temps de 10 minutes sur l'itinéraire et sont à l'origine d'une attractivité plus importante de ces circulations pour les voyageurs en transit.

Cette amélioration de l'offre ferroviaire en transit est donc à l'origine d'un report modal des modes routiers et aériens et de l'apparition d'un trafic induit.

## 4.2.2 LES TRAFICS DES GARES DE NIMES CENTRE ET DE NIMES MANDUEL REDESSAN

### 4.2.2.1 Les trafics de la gare de Nîmes Centre

La mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan entraînera un report de trafic de la gare de Nîmes centre vers la gare nouvelle. Ce report est estimé à 750 000 voyageurs en 2021, soit une baisse de 20% de la fréquentation de la gare de Nîmes centre.

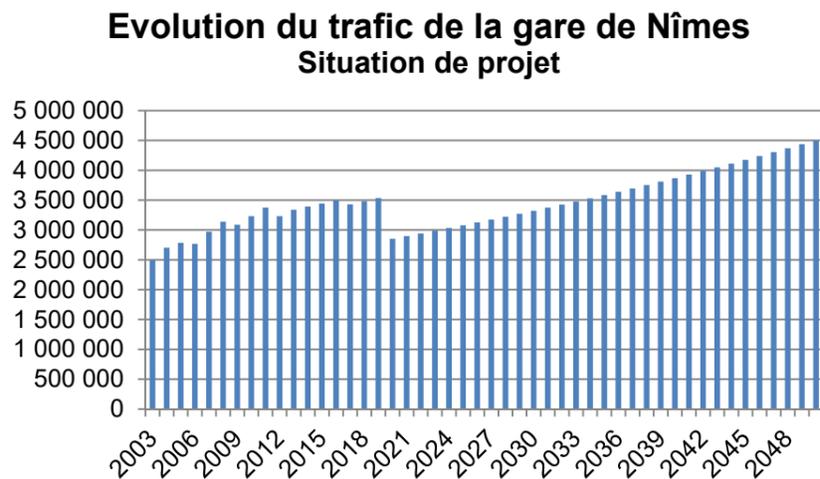


Figure.44 - Evolution de la fréquentation de la gare de Nîmes centre – Situation de projet

Ce report de trafic est associé à l'activité Grandes Lignes de la gare. Ainsi, la répartition des usages au sein de la gare de Nîmes centre sera amenée à évoluer et la fréquentation de la gare par des voyageurs régionaux deviendra majoritaire.

### Fréquentation par type d'usage Gare de Nîmes Projet 2020

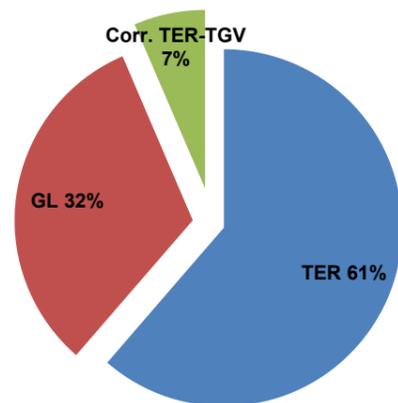


Figure.45 - Fréquentation par type d'usage – Gare de Nîmes Projet 2020

### 4.2.2.2 Les trafics de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan

La gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan accueillera à sa mise en service une fréquentation de plus de 1,1 million de voyageurs en 2021 et la fréquentation de la gare atteindra 1,6 million de voyageurs en 2050.

### Evolution du trafic de la gare de Nîmes Manduel Redessan - Situation de projet

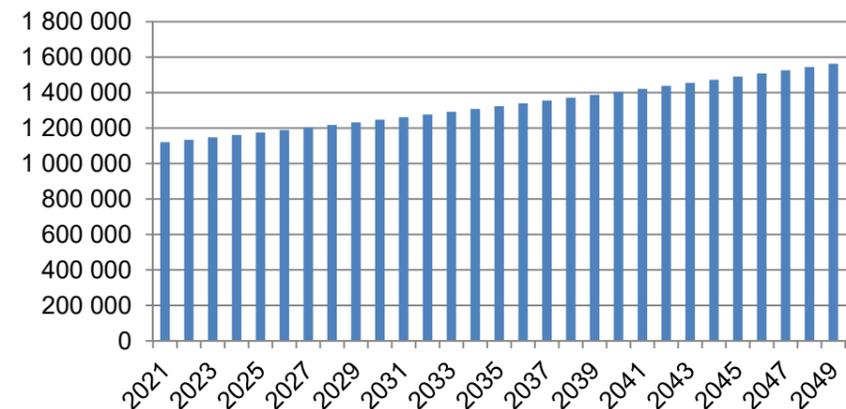


Figure.46 - Evolution de la fréquentation de la gare de Nîmes Manduel Redessan – Situation de projet

Les voyageurs qui emprunteront la gare nouvelle, à sa mise en service, se décomposent comme suit :

- 900 000 voyageurs Grandes Lignes
- 100 000 voyageurs régionaux
- 100 000 voyageurs en correspondance TER-TAGV

### Fréquentation par type d'usage Gare de Nîmes Manduel Redessan Projet 2020

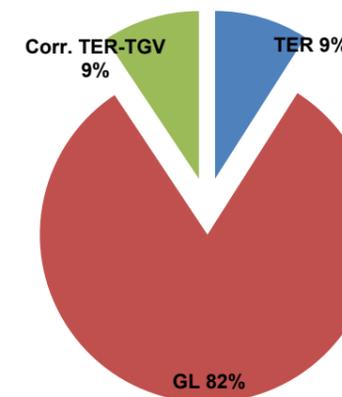


Figure.47 - Fréquentation par type d'usage – Gare de Nîmes Manduel Redessan 2020

## 4.2.2.3 Les trafics des deux gares de Nîmes

Le trafic cumulé des deux gares de Nîmes atteindra à la mise en service du projet 4 millions de voyageurs et 6 millions de voyageurs à l'horizon 2050.

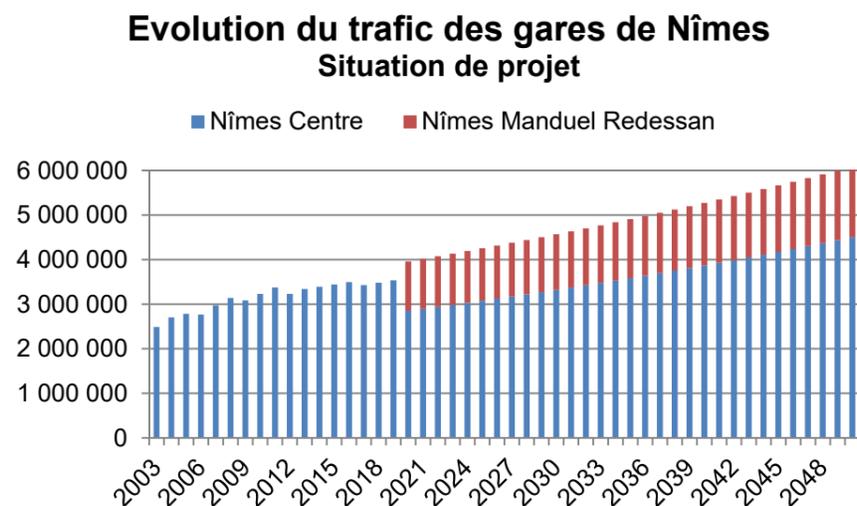


Figure.48 - Evolution de la fréquentation Nîmes et de Nîmes Manduel Redessan – situation de projet

Parmi, ces trafics, les voyageurs Grandes Lignes représentent à l'horizon 2021, plus de 2,1 millions de montées/descentes (y compris les voyageurs en correspondance TER-TAGV). De même, ces deux gares comptabiliseront 2,1 millions de montées/descentes pour les trains régionaux.

La mise en service de la gare nouvelle permettra de soulager la gare existante par un transfert d'une partie des trafics voyageurs longue distance, permettant ainsi de privilégier le développement du trafic régional au sein de la gare centre.

Ce fonctionnement au sein d'un réseau de deux gares, connectées par TER en 8 min, favorisera les déplacements en correspondance TER-TAGV.

## 4.2.3 LES TRAFICS NATIONAUX DE LA GARE NOUVELLE

Les trafics voyageurs Grandes Lignes associés à la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan représentent un total de 1 000 000 de montées/descentes à l'horizon de mise en service du projet. Ils atteindront 1,5 million de montées/descentes à l'horizon 2050.

Le schéma ci-dessous, représente la zone de chalandise de la gare nouvelle.

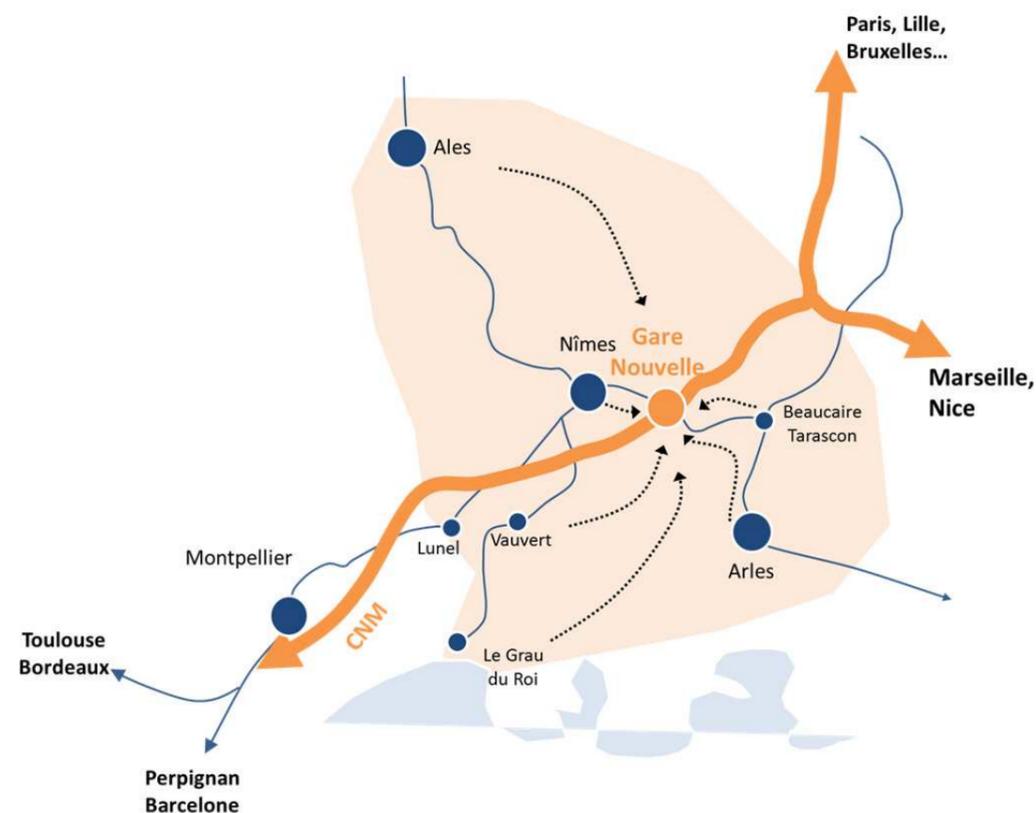


Figure.49 - Zone de chalandise de la gare de Nîmes Manduel Redessan – volet national

La zone de chalandise de la gare nouvelle s'étend de Lunel à Arles et Alès.

Toutefois, le poids de Nîmes dans cette zone de chalandise est prépondérant avec 30% des voyageurs Grandes Lignes de la gare nouvelle qui ont leur origine ou leur destination au sein de la commune de Nîmes.

## 4.2.4 LES TRAFICS LOCAUX DE LA GARE NOUVELLE

Les trafics locaux correspondent à l'attractivité, à l'échelle locale du territoire, des services régionaux desservant la gare nouvelle.

Ces trafics sont principalement associés aux mouvements pendulaires pour motif Domicile-Travail/Domicile-Etude.

On comptabilise en 2021, près de 1,25 million de déplacements entre le périmètre proche du projet et le centre de Nîmes, principale destination à l'échelle de la partie est de l'agglomération nîmoise.

Avec la mise en service de la gare nouvelle, la part modale du mode ferroviaire atteindra 8% sur ce segment de marché et comptabilisera près de 100 000 déplacements locaux, effectués via les services TER desservant la gare nouvelle. Ces usagers seront reportés des modes routiers.

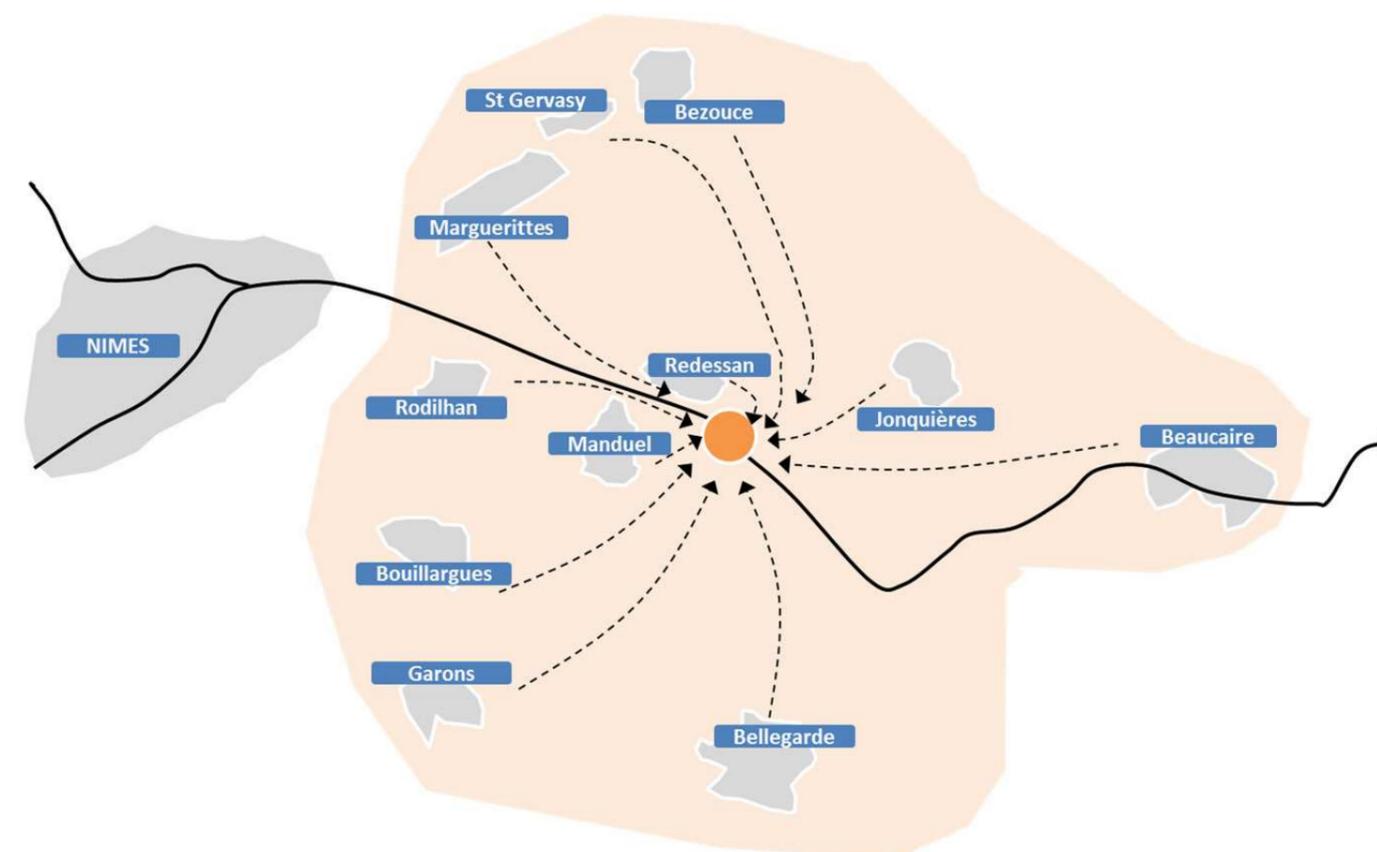


Figure.50 - Zone de chalandise de la gare de Nîmes Manduel Redessan – volet local

## 5 LES EFFETS SOCIAUX ET ECONOMIQUES DU PROJET

### 5.1 LES EFFETS DIRECTS DU PROJET

#### 5.1.1 L'AMELIORATION DE L'OFFRE DE SERVICE FERROVIAIRE

##### 5.1.1.1 Une meilleure accessibilité à la Grande Vitesse pour le territoire gardois

Après la mise en service de la gare nouvelle, l'offre de service ferroviaire longue distance sera accessible dans les deux gares de l'agglomération nîmoise.

Les conditions d'accès à la Grande Vitesse resteront les mêmes pour les habitants de l'ouest et du centre-ville à partir de l'offre Grandes Lignes présente en gare centre. Les habitants de l'est, du nord et du sud de l'agglomération auront la possibilité de rejoindre soit la gare nouvelle, soit la gare centre.

Pour la majorité de ces territoires, l'accès à la gare nouvelle sera plus aisé et les temps d'accès seront réduits, améliorant ainsi l'accès à la Grande Vitesse des populations vivant au sein de ce territoire.

##### 5.1.1.2 Une offre de transport régionale performante

Aujourd'hui, à proximité du site d'implantation de la gare nouvelle, l'offre ferroviaire régionale est peu présente.

La création de la gare nouvelle induira le développement d'une offre ferroviaire régionale performante et fréquente pour le futur pôle d'échange. Cela permettra de diffuser l'offre TER au sein du territoire local, qui était principalement tourné vers l'automobile pour les déplacements quotidiens en direction de Nîmes ou de Beaucaire, et entrainera une évolution des comportements en faveur du mode ferroviaire.

##### 5.1.1.3 Un pôle d'échange multimodale au centre des mobilités locales

La mise en service de la gare et de son pôle d'échange sera à l'origine d'une réorganisation des déplacements au sein d'un périmètre élargi. Avec notamment, la restructuration des réseaux de bus urbains, TANGO, et départementaux, la réorganisation des cheminements piétons et cyclistes et les aménagements de voirie nécessaire au stationnement et à l'accès de la gare, le pôle d'échange assurera un rôle de centralité pour la diffusion et le rabattement à l'échelle locale.

##### 5.1.1.4 Des temps de parcours diminués pour les trafics en transit

Les TAGV empruntant le CNM bénéficient d'une réduction de leur temps de parcours de 10 min environ sur l'itinéraire Nîmes-Montpellier.

La mise en service de la gare nouvelle induira le basculement de plusieurs TAGV sur le CNM et fera donc bénéficier à tous les voyageurs ferroviaires en transit présents dans ces TAGV du gain de temps de 10 minutes.

Ces gains de temps seront également à l'origine d'une augmentation des mobilités longue distance en transit, créant de nouveaux usagers du mode ferroviaire qui seront à la fois des voyageurs reportés des modes concurrents (route et air) et des trafics induits.

Ainsi, avec la gare nouvelle, ce sont près de 4 millions de personnes qui circuleront sur le contournement de Nîmes et Montpellier et qui bénéficieront des performances de cette infrastructure.

Les gains de temps associés à ces usagers représentent un total de près de 700 000 heures par an dès la première année de la mise en service de la gare nouvelle.

##### 5.1.1.5 Une amélioration des conditions de circulation sur la ligne classique

A la mise en service de la gare nouvelle, le report d'itinéraire d'une partie des trains Grands Lignes de la ligne classique vers le contournement de Nîmes et Montpellier sera à l'origine de gains de capacité sur l'axe historique et donc d'une amélioration de la régularité de cette ligne.

Les reports d'itinéraire associés à la mise en service de la gare permettront de diminuer de près de 20% les circulations sur l'axe historique et seront donc à l'origine d'un gain de régularité et de capacité pour notamment les services ferroviaires régionaux entre Nîmes et Montpellier.

#### 5.1.2 IMPACT DU PROJET DE GARE SUR L'EMPLOI

##### 5.1.2.1 Principe et méthode

La réalisation d'une infrastructure de transport comme la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan ont des effets positifs sur l'économie locale et notamment sur le marché de l'emploi.

Les valeurs utilisées pour l'estimation des effets directs du projet sur le marché de l'emploi sont issues de la base de données INSSE/ESANE et sont recommandées par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie dans le cadre des fiches outils relatives à l'évaluation socio-économique de projet.

Les emplois mobilisés par le projet sont de deux types :

- Les **emplois directs**, qui sont nécessaires aux études et à la construction des infrastructures. Ces emplois dépendent des investissements réalisés. La méthode recommandée par le Ministère prévoit que dans l'ensemble de l'économie nationale qu'un million d'euros (2010, HT) investis dans une infrastructure de transport est à l'origine de 5 emplois directs pour une durée d'un an.
- Les **emplois indirects**, qui sont ceux impliqués dans les industries amont pour la fabrication des fournitures nécessaires à la réalisation du projet. Selon la méthode précédemment citée, un million d'euros (2010, HT) investis dans une infrastructure est générateur de 4.2 emplois indirects mobilisés pour une durée d'un an.

Les emplois directs et indirects concernés sont principalement associés aux secteurs suivants : construction des routes, voies ferrées, ponts et tunnels, réalisation des réseaux électriques et de communication, travaux de terrassement, location de matériel de construction...

Par précaution d'usage, ces emplois sont dit « mobilisés » et pas nécessairement créés. De plus, la méthodologie ne précise pas si ces emplois impactés sont durables ou pas.

## 5.1.2.2 Emplois concernés avant et durant la phase de construction

Le montant d'investissement associé aux études et à la réalisation de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan est estimé à 95M€ (€2011).

Au regard de la méthodologie décrite précédemment, ce montant correspond à :

- 467 emplois.an directs mobilisés par le projet ;
- 392 emplois.an indirects mobilisés par le projet.

Le projet générera donc 859 emplois.an sur sa période de réalisation.

## 5.1.2.3 Mesures incitatives

Les retombées locales en matière d'emplois ne sont pas indépendantes des dispositions qui peuvent être prises, soit par le maître d'ouvrage (dans l'organisation et la passation des marchés), soit par les collectivités locales, soit par les entreprises adjudicataires.

Le Contrat de Partenariat du Pôle d'Echange Multimodal de Montpellier Sud de France inclut notamment une clause relative à l'insertion sociale et locale. Celle-ci impose au titulaire, Icade Promotion, d'attribuer des contrats de prestations à des petites et moyennes entreprises à hauteur de 18% des coûts d'investissements et 8% des coûts de fonctionnement du pôle. Par ailleurs, Icade s'est également engagé à ce que 7% des heures travaillées pour la conception et la réalisation du pôle et 5% des heures réalisées pour la maintenance et l'entretien du pôle soient assurées par des personnes en difficulté et/ou éloignées de l'emploi.

Les retours d'expérience des projets routiers et ferroviaires montrent que l'emploi local peut également être favorisé grâce à une concertation des acteurs et à une anticipation des besoins en main d'œuvre.

Il est important d'identifier les besoins auxquels ne répondent pas les entreprises locales afin de développer et de mettre en œuvre des formations dans ces champs de compétences et d'effectuer des regroupements d'entreprises pour répondre aux besoins du chantier.

Dans le cadre de la LGV Rhin Rhône, la concertation entre SNCF, les directions régionales du travail et de la formation professionnelle, les acteurs du secteur social et de l'emploi, et la fédération régionale des travaux publics, a permis l'instauration d'une clause sociale d'insertion. Cette clause, intégrée dans le cahier des charges des marchés de travaux de terrassement, d'ouvrages d'art et de rétablissement des réseaux, a imposé aux entreprises d'embaucher 7% de personnes éloignées de l'emploi. L'accompagnement dans la mise en œuvre et le suivi de cette clause a été permis par la création de cellules emplois LGV. Le bilan de cet accompagnement a permis de conclure que les objectifs en termes d'insertion de demandeurs d'emplois en difficulté ont été dépassés pour certaines phases de la construction.

Au-delà de la mise en service du projet, ces emplois pourront évoluer, entre autres, vers 3 filières principalement : la logistique, les activités industrielles et les services ferroviaires (entretien,...).

## 5.2 LES EFFETS INDIRECTS DU PROJET

### 5.2.1 REPORT MODAL

Le report modal associé au projet se décline à 3 échelles :

- Les comportements de rabattement sur les gares, qui entraînent une augmentation des trajets réalisés en voiture pour notamment les usagers de la gare nouvelle. Il est toutefois important de signaler qu'une partie de ces rabattements routiers était initialement réalisée pour aller à la gare de Nîmes centre.
- Les reports de la voiture vers les trains régionaux, suite à la mise en service d'une offre régionale performante au niveau de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan
- Les reports routiers et aériens des voyageurs longue distance, associés aux gains de performance des trains circulant via le contournement Nîmes Montpellier et desservant la gare nouvelle (trains longue distance).

Dans le premier cas, le bilan des circulations routières des rabattements sur les gares de Nîmes et de Nîmes Manduel Redessan est positif. La gare nouvelle génère un surplus de déplacements routiers correspondant à 935000 veh.km routiers pour l'année de mise en service à l'échelle du périmètre local et 47,2 millions de veh.km sur l'ensemble de la période d'évaluation.

A l'inverse, le développement de l'offre ferroviaire régionale au niveau de la gare nouvelle incitera les populations locales à se reporter de la voiture vers le mode ferroviaire. Ce report modal régional induira donc une baisse des circulations routières sur notamment l'axe de la RD 999. Ces reports correspondent donc à une baisse des circulations routières qui peut être quantifiée à hauteur de 610 000 veh.km pour l'année de mise en service et 30 millions de veh.km pour l'ensemble de la période d'évaluation.

De même, l'amélioration des conditions de circulations permise par le basculement des trains de la ligne classique vers le contournement de Nîmes et de Montpellier, entraîneront un gain de performance du mode ferroviaire au regard des modes concurrents. Cette amélioration de l'offre ferroviaire sera donc à l'origine d'un report de voyageurs des modes routiers et aériens, qui est estimé à 29 millions veh.km routiers en moins sur le réseau national et 5 millions voy.km aérien en moins, à l'échelle nationale pour l'année de mise en service du projet. Ces reports correspondent respectivement à 1,3 milliard de veh.km retirés du réseau routier et 760 millions de voy.km aériens en moins sur l'ensemble de la période d'évaluation.

Le bilan global du projet de gare en termes de report modaux est fortement positif 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.

### 5.2.2 SECURITE ROUTIERE

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.

Indirectement, le projet permettra donc de diminuer l'accidentologie routière, via les reports modaux induits par l'amélioration des offres ferroviaires.

## 5.2.3 REDUCTION DE LA POLLUTION LOCALE ET DE L'EFFET DE SERRE

La diminution de la circulation routière et de la demande aérienne entrainera également une diminution de la pollution émise et une diminution des émissions de gaz à effet de serre, notamment du CO2.

Nous estimons que le projet, en phase exploitation, permettra une diminution des émissions de CO2 à hauteur de 570 000 tonnes sur l'ensemble de la durée d'évaluation (50 ans).

## 5.2.4 REDUCTION DE LA CONGESTION ROUTIERE

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. Cette diminution sera donc à l'origine d'une réduction de la congestion routière.

Cette diminution de la congestion a été valorisée dans le bilan sur la base des valeurs prescrites par l'Union Européenne ((*Update if the Handbook on External Costs of Transport*, RICARDO-AEA, février 2014).

Les analyses et les résultats présentés dans le cadre de ce dossier, ne préjugent en rien des conditions de circulation aux abords du pôle d'échange multimodal.

## 5.3 LES EFFETS D'OPPORTUNITE

La création d'une gare nouvelle au sein d'un territoire présente des effets d'opportunité pour celui-ci. Ces effets ne sont ni directs, ni immédiats, mais la nouvelle infrastructure peut jouer un rôle d'accompagnement des dynamiques territoriales et ainsi apparaître comme un levier pour la mise en œuvre des politiques d'aménagement.

### 5.3.1 LES EFFETS D'IMAGE

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

- L'effet d'image ne se produit que sur une notoriété et une image préexistante.
- Le nom de la gare est porteur d'image ; ainsi la LGV Méditerranée ouvre sur l'espace méditerranéen sans pour autant le parcourir.
- Les gares sont porteuses d'image au travers de leur architecture, de leur connexion avec les centres villes,....
- Une gare nouvelle modifie l'image d'accessibilité des territoires qu'elle dessert ;
- Elle peut permettre à un territoire régional de s'approprier une image locale positive.

### 5.3.2 LES EFFETS D'INTEGRATION ET DE STRUCTURATION DU TERRITOIRE

La mise en service d'une gare nouvelle peut amplifier la polarisation des territoires au sein d'une agglomération. Cette infrastructure peut être à l'origine d'une intégration du territoire à une échelle plus large et contribuer par ce fait au développement d'une spécialisation de ce territoire en facilitant les échanges avec celui-ci. Elle peut également contribuer à la coopération des acteurs pour la construction d'une organisation concertée et intégrée.

Le nouveau service ferroviaire peut influencer l'organisation des territoires qu'il dessert, c'est-à-dire attribuer à chaque espace une vocation et agir sur la répartition des activités, des équipements et des fonctions humaines, économiques et sociales sur ce territoire.

Il peut avoir un rôle de levier pour les politiques d'aménagement. Il peut être accompagné de la recomposition et de la réaffectation d'un quartier. Mais cet effet est conditionné par les disponibilités foncières et la volonté politique, par la définition d'un projet urbain ou de territoire et par des opérations d'aménagement spatial.

### 5.3.3 LES EFFETS ECONOMIQUES

#### 5.3.3.1 Le développement des activités économiques

La mise en service d'une gare nouvelle représente une potentialité, plus qu'une cause du 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.

Toutefois, ces effets sur le développement économique se déclinent principalement sur le long terme.

#### 5.3.3.2 Le tourisme

Les effets de la mise en service d'une nouvelle infrastructure sur le tourisme ne sont constatés que si des potentialités touristiques fortes préexistaient.

#### 5.3.3.3 Le foncier

La mise en service d'une gare nouvelle a souvent un effet sur le prix du foncier, le territoire devenant plus accessible, acquérant une plus grande notoriété et améliorant son image.

La gare peut donc être un facteur d'attractivité pour le territoire, entraînant l'installation de populations ou d'entreprises aux abords de celle-ci et induisant, par une augmentation de la demande de logement ou de locaux, des effets sur le marché de l'immobilier.

## 6 LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET – METHODE ET RESULTATS

### 6.1 PRINCIPES GENERAUX DES BILANS

#### 6.1.1 QU'EST-CE QU'UN BILAN SOCIO-ECONOMIQUE ?

##### 6.1.1.1 Un bilan monétarisé

Le bilan socio-économique d'un projet a pour objectif d'évaluer son intérêt pour la collectivité et pour les différents acteurs individuels ou collectifs, au travers de la quantification de l'ensemble des avantages et inconvénients qu'il génère. Ces effets sont deux types :

- Monétaires, les coûts et les recettes liés à la réalisation du projet ;
- Non monétaires, comme les gains de temps ou les externalités<sup>12</sup>. Ces effets non monétaires sont « monétarisés », c'est-à-dire qu'une certaine valeur en euros leur est donnée.

L'évaluation des effets d'un projet passe par une comparaison de ses coûts et de ses avantages et par la réalisation d'un bilan des contributions positives ou négatives.

##### 6.1.1.2 Un bilan temporel

Les effets du projet sont estimés année après année. Leur cumul sur la période d'évaluation permet de calculer la rentabilité de celui-ci. Un projet est rentable si la somme actualisée des avantages qu'il génère est supérieur à la somme actualisée de ses inconvénients.

Une période d'évaluation peut porter sur la totalité ou sur une fraction de la durée de vie de l'investissement. Dans ce dernier cas, on comptabilise parmi les avantages la valeur amortie de l'infrastructure, soit sa valeur résiduelle<sup>13</sup>.

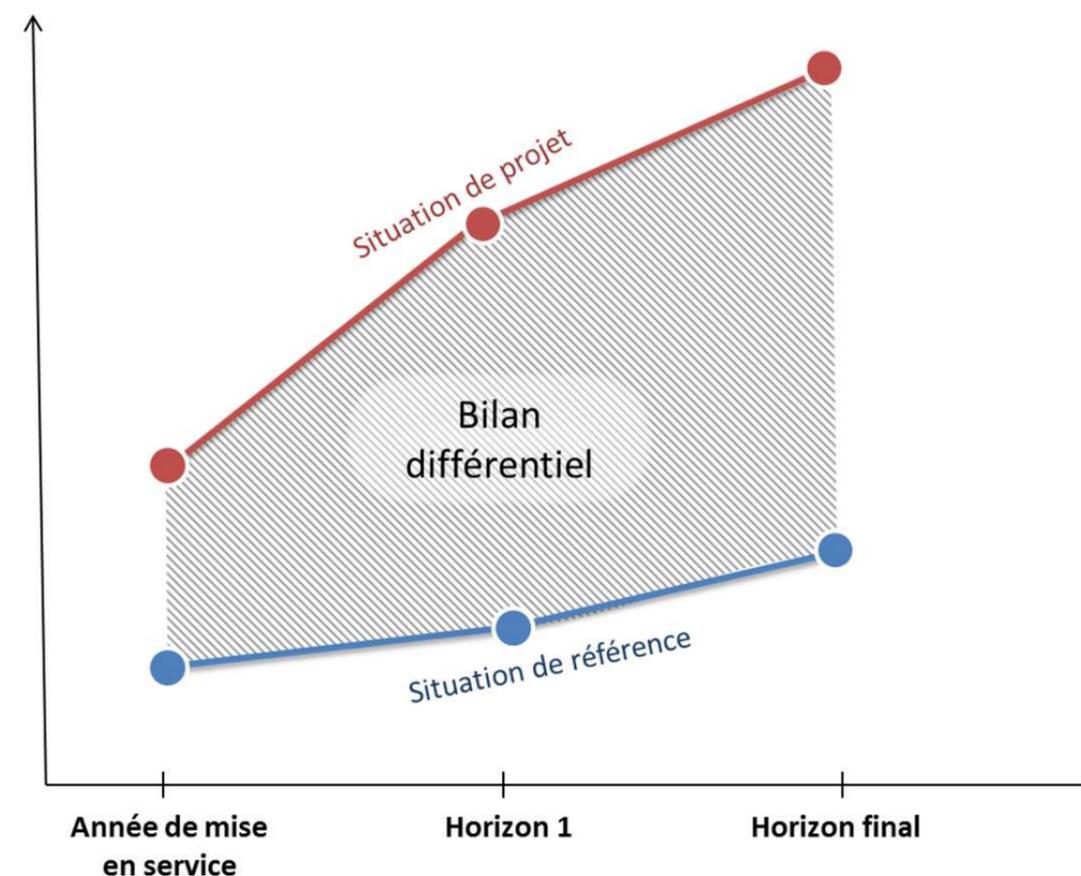


Figure.51 - Schéma explicatif des bilans

##### 6.1.1.3 Un bilan différentiel

Un bilan socio-économique est un différentiel, c'est-à-dire que l'on prend en compte uniquement les effets imputables au projet pour le réaliser. Pour cela, on compare une situation de projet et une situation dite de référence où le projet n'est pas réalisé.

La définition de la situation de référence (scénario de référence et option de référence) représente un enjeu important, car elle doit permettre de définir l'environnement du projet, les coups partis en matière d'infrastructures et les évolutions prévisibles des réseaux de transports et des conditions socio-économiques. Il s'agit de la situation qui existerait sans la réalisation du projet.

<sup>12</sup> Les externalités sont les effets non marchands du projet sur l'environnement et sur les acteurs non directement concernés par le projet : bruit, pollution, sécurité, usagers d'autres modes de transports,...

<sup>13</sup> La valeur résiduelle d'une infrastructure est sa valeur à l'issue de la période de calcul du bilan socio-économique.

## 6.1.2 CADRE GENERAL DU CALCUL DES BILANS

### 6.1.2.1 Bilan par acteur et bilan pour la collectivité

Le bilan socio-économique étudie l'impact d'un projet pour tous les acteurs concernés, de manière directe ou indirecte. C'est la somme des bilans individuels qui donne le bilan global pour la collectivité.

Ces acteurs impliqués directement ou indirectement par le projet sont :

- Les clients du mode ferroviaire ;
- Les transporteurs ferroviaires ;
- Les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires ;
- Les tiers, qui n'utilisent pas le projet mais qui bénéficient ou subissent ses effets ;
- Les acteurs des modes routiers : exploitants d'autoroute à péages, de bus, de parking... ;
- Les acteurs du mode aérien : compagnies aériennes, aéroports ;
- La puissance publique (Etat, Régions, ...).

La somme des effets, qu'ils soient positifs ou négatifs, sur ces différents acteurs est à confronter avec l'investissement pour évaluer le bilan socio-économique de la collectivité.

### 6.1.2.2 Actualisation

L'actualisation est un calcul mathématique visant à uniformiser sur une même base des flux monétaires se produisant à des dates différentes. Cette opération permet donc de comparer des valeurs économiques qui s'échelonnent dans le temps. L'actualisation consiste à ramener la valeur future ou passée d'un bien à une valeur actuelle.

Elle repose sur deux éléments essentiels :

- L'appréciation des flux monétaires (échanciers des dépenses et recettes passées, actuelles et futures) ;
- Le taux d'actualisation, soit un taux de substitution entre le passé ou le futur et le présent : il traduit par sa valeur une préférence plus ou moins forte pour le présent (1€ gagné aujourd'hui étant préférable à 1€ gagné dans un an).

L'actualisation a pour conséquence de faire décroître rapidement les avantages des années plus lointaines et à contrario, la mobilisation de dépenses avant la mise en service (investissement) est majorée.

Cela conduit donc à donner une valeur plus importante dans le bilan, aux dépenses liés au chantier jusqu'à la mise en service et à réduire dans le temps les effets des avantages apportés par le projet.

Cette actualisation vise également à prendre en compte la notion de risques associés au projet et notamment les incertitudes croissantes associées aux avantages des horizons les plus lointains.

### 6.1.2.3 Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP)

Les avantages procurés par les investissements publics ne sont pas rémunérés uniquement par des recettes, ce qui implique qu'ils doivent alors bénéficier de subventions publiques. Or le prélèvement de ressources financières

par l'impôt est coûteux du point de vue de l'efficacité socio-économique et ce coût doit donc être répercuté sur les dépenses qu'elles permettent de financer.

C'est pourquoi, il est introduit dans le cadre des bilans socio-économiques, un coefficient d'opportunité de fonds publics sous la forme d'un multiplicateur appliqué à tout euro public dépensé dans un projet et représentant le prix fictif d'une unité de fond publique.

Ainsi, les dépenses publiques sont affectées d'un coefficient 1,2 dénommé, coût d'opportunité des fonds publics (COFP). Dans le bilan, ce coefficient est appliqué :

- Aux dépenses d'investissement d'infrastructure financées par la puissance publique ;
- Aux subventions d'exploitation éventuelles prises en charges par la puissance publique ;
- Aux impôts et taxes.

### 6.1.2.4 Les indicateurs

Le principal indicateur du bilan est la **Valeur Actualisée Nette** (bénéfice actualisé) **Socio-Economique, VAN-SE**.

Il s'agit de la somme des avantages et inconvénients monétaires ou monétarisés (y compris le coût d'investissement) du projet, actualisée selon leur année d'apparition.

$$VAN = \sum_{i=k}^N \frac{(A_i - C_i)}{(1 + a)^{i-n+1}}$$

$a$  étant le taux d'actualisation,

$A_i$  les avantages de l'année  $i$ ,

$C_i$  les coûts de l'année  $i$

$n$  l'année de mise en service du projet

Cet indicateur permet d'apprécier la rentabilité d'un projet et sa création de valeur pour la société (un projet rentable pour la collectivité est un projet disposant d'un VAN-SE supérieure à 0).

Deux autres indicateurs, issus de ce premier indicateur, sont également utilisés pour les résultats du bilan :

- La **Valeur Actualisée nette par euro investi** : il s'agit du rapport du bénéfice actualisé au regard du montant des investissements actualisés ;
- La **Valeur Actualisée nette par euro public dépensé** : il s'agit du rapport entre le bénéfice actualisé du projet et le coût actualisé net pour les finances publiques du projet sur la période d'évaluation considéré (tenant compte de l'ensemble des dépenses publiques, qu'elles soient d'investissement, d'exploitation ou de maintenance).

Ces indicateurs sont calculés sur des bases normalisées communes pour l'ensemble des projets d'infrastructures de transport. Ils peuvent ainsi servir à la comparaison entre projets ou variantes de projets.

## 6.2 LES RESULTATS DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

### 6.2.1 RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET

L'ensemble des résultats présentés ci-après sont exprimés en euros de valeur monétaire 2012. Les coûts et avantages ont été actualisés à l'année 2020, pour une mise en service en décembre 2020. Les valeurs positives des avantages présentés ci-après représentent les apports du projet, tandis que les valeurs négatives indiquent une dégradation des postes concernés.

#### 6.2.1.1 Les investissements en infrastructure

Le montant total de l'investissement pour la construction du Pôle d'Echange Multimodal de Nîmes Manduel Redessan s'élève à 95 millions d'euros (CE juillet 2011).

Le calendrier prévisionnel des dépenses s'étend sur 6 ans, entre 2015 et 2021 et comprend entre autres :

- Les études amont ;
- Les études détaillées et la direction des travaux ;
- Les acquisitions foncières ;
- La réalisation des ouvrages d'art, l'installation des équipements ferroviaires ;
- La construction du bâtiment voyageur ;
- L'aménagement du parvis de la gare.

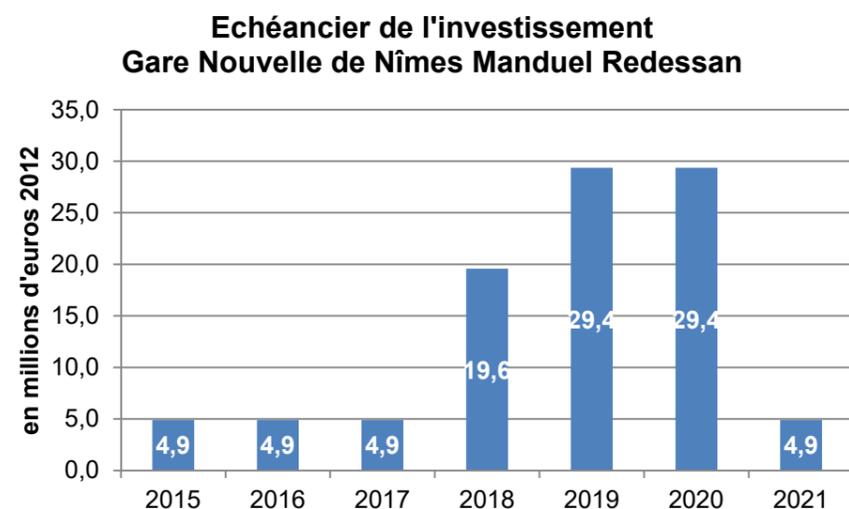


Figure.52 - Echéancier d'investissement – Gare de Nîmes Manduel Redessan

Au titre du programme fonctionnel, un montant d'investissement de 10M€, correspondant aux aménagements de voirie nécessaires à l'accessibilité routière et modes doux de la gare, a été considéré dans le cadre du bilan. Ce montant ne correspond pas à la totalité de l'investissement envisagé par Nîmes Métropole, mais uniquement à l'investissement nécessaire à l'accès au pôle d'échange.

#### 6.2.1.2 Le bilan socio-économique du projet

Le bilan pour la collectivité est la somme de l'investissement et des bilans partiels des acteurs sur période d'étude de 50 ans, actualisés à l'année 2020. Les valeurs sont estimées aux conditions économiques de 2012, sur la base d'un taux d'actualisation de 4,5%(taux risqué).

Le tableau, ci-dessous, récapitule les indicateurs synthétiques de la rentabilité du projet.

en M€ 2012	Valeurs (actualisées à 2020) avec COFP
<b>Investissements</b>	-139,5
<b>Bilan des acteurs</b>	1 857,4
<b>VAN - SE</b>	1 717,9
<b>VAN/euro public investi</b>	12,3
<b>VAN/euro public dépensé</b>	28,1

Figure.53 - Bilan socio-économique du projet – scénario central

La valeur actualisée nette – socio-économique du projet est positive, avec un surplus de 1,7 milliards d'euros. Le projet apparaît donc rentable pour la collectivité et démontre ainsi son utilité générale.

### 6.2.2 LE BILAN PAR ACTEUR

Les avantages liés au projet, valorisés conformément à la méthode préconisée dans la circulaire en vigueur, se composent de :

- D'avantages liés à l'amélioration des conditions de déplacement pour les anciens usagers (gains de temps, fréquence, temps de rabattement) grâce notamment à l'amélioration du service ferroviaire ;
- Des gains pour les voyageurs reportés des autres modes (aérien, voiture...) et pour les voyageurs induits : ces gains sont la résultante des variations de temps de trajets et de coûts de transport entre le mode initial et le mode ferroviaire ;
- Des gains environnementaux et sociaux liés aux reports de déplacements réalisés en voiture particulière ou en avion vers le mode ferré (effet de serre, pollution atmosphérique, nuisances sonores, décongestion, sécurité routière).

#### 6.2.2.1 Avantages pour les usagers

Les avantages des usagers correspondent à l'amélioration de l'offre de service ferroviaire : gains de temps, fréquences et correspondances.

Ces avantages se déclinent entre les anciens usagers, bénéficiant des améliorations de services et les nouveaux trafics reportés des autres modes ou induits. La grande majorité des avantages des usagers, plus de 90%, est associé aux anciens usagers.

<b>Usagers du mode ferroviaire</b>	<b>965,3</b>
<b>Gains de temps</b>	<b>1 060,0</b>
Voyageurs présents en situation de référence	993,9
Voyageurs détournés de la route	34,1
Voyageurs détournés de l'aérien	7,8
Clientèle induite par le projet	24,2
<b>Différentiel de prix</b>	<b>-94,7</b>
Voyageurs présents en situation de référence	-96,8
Voyageurs détournés de la route	1,9
Voyageurs détournés de l'aérien	-0,2
Clientèle induite par le projet	0,5

Figure.54 - Bilan des usagers du mode ferroviaire – scénario central

### 6.2.2.2 Avantages pour les riverains

Le transport ferroviaire est moins polluant et moins générateur de nuisances que le transport routier. Le transfert d'un certain nombre de voyageurs de la voiture particulière au profit du mode ferré entraîne donc des effets bénéfiques pour les riverains (diminution des pollutions atmosphériques, du bruit et de la congestion routière).

Ces effets sont appelés externalités, car ils correspondent à des effets du projet, indirects supportés par des acteurs, non directement impactés par les modifications du système ferroviaire.

<b>Riverains</b>	<b>79,6</b>
Pollution atmosphérique	4,7
Bruit	17,1
Réduction de la congestion routière	39,9

Figure.55 - Bilan des avantages des riverains – scénario central

### 6.2.2.3 Bilan des acteurs du système ferroviaire

Les acteurs ferroviaires sont le gestionnaire d'infrastructure, les transporteurs ferroviaires et les autorités organisatrices des transports ferroviaires (AOT TER<sup>14</sup> et AOT TET<sup>15</sup>).

Globalement les acteurs du système ferroviaire bénéficie largement du projet, qui va générer une création de valeur de +718,1 M€ sur la période.

Le bilan du gestionnaire d'infrastructure dépend des redevances versées par les transporteurs ferroviaires et des variations de coûts d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure.

<sup>14</sup> Trains Express Régionaux

<sup>15</sup> Trains d'Equilibre du Territoire

Le bilan du transporteur inclut le différentiel de coûts d'exploitation liés aux nouveaux itinéraires, le coût de commercialisation des billets, les redevances d'infrastructure acquittées auprès du gestionnaire d'infrastructure et l'IFER. Les variations de recettes reposent sur les ventes des titres de transport.

Le bilan des Autorités Organisatrices des Transports Ferroviaires est lié aux variations de subvention associés aux variations des équilibres économiques de chacun de leur périmètre (TER ou TET)

Le bilan du système ferroviaire est établi hors participation à l'investissement et ne distingue pas les bilans respectifs de chacun des acteurs.

### 6.2.2.4 Impact sur les autres modes

Le report modal permis par la mise en service du projet a un impact sur les acteurs des modes routiers et aériens du fait d'une baisse des trafics de ces deux modes.

Ainsi, les reports routiers entraînent une diminution des recettes de péages et aussi des coûts d'entretien et d'exploitation des infrastructures routières.

De même, les compagnies aériennes connaîtront une diminution de leur clientèle et verront donc leur chiffre d'affaire réduit. Cette baisse du chiffre d'affaire sera en partie compensée par la diminution des charges d'exploitation variables de ces acteurs.

Opérateurs du mode routier	-26,4
Opérateurs du mode aérien	-17,6

Figure.56 - Bilan des autres modes – scénario central

### 6.2.2.5 Bilan de la puissance publique

Le bilan de la puissance publique est positif avec un gain de plus de 150 millions d'euros 2012 actualisés à 2020.

Il comprend les taxes liées à la vente des titres de transports et à l'usage de la voiture particulière et également la valorisation des effets dit « externes » associés aux émissions de gaz à effet de serre et à la sécurité.

<b>Puissance Publiques</b>	<b>156,3</b>
Impôts et taxes diverses	39,8
Insécurité routière	22,5
Effet de serre	93,9

Figure.57 - Bilan de la puissance publique – scénario central

## 6.2.2.6 Synthèse des bilans par acteur

Le tableau, ci-dessous, récapitule l'ensemble avantages et des coûts pour les différents acteurs concernés directement ou indirectement par le projet.

<i>en M€ 2012</i>	<b>Bilan</b>
Usagers du mode ferroviaire	965,3
Riverains	61,7
Acteurs ferroviaires	718,1
Opérateurs du mode routier	-26,4
Opérateurs du mode aérien	-17,6
Puissance publique (avec COFP)	156,3
<b>Bilan des acteurs</b>	<b>1 857,4</b>

Figure.58 - Synthèse du bilan par acteur – scénario central

## 6.2.3 ANALYSES COMPLEMENTAIRES

Les analyses complémentaires présentées dans le cadre de ce paragraphe visent à appréhender certains risques associés au projet.

Dans cette optique, deux scénarios ont été étudiés. Le premier scénario vise à anticiper la notion de risque systémique, à travers une analyse de l'impact du contexte économique sur la rentabilité socio-économique du projet. Le deuxième test cherche à prendre en compte le risque non systémique associé à la politique de dessertes Grandes Lignes qui accompagnera la mise en service du projet.

### 6.2.3.1 Scénario stress test macro-économique

Pour illustrer l'impact des incertitudes concernant la conjoncture économique, un scénario alternatif a été évalué. Ce scénario est basé sur une hypothèse de croissance économique nulle sur l'ensemble de la période d'évaluation et un taux d'actualisation de 4%.

Les résultats du bilan socio-économique du « stress test » sont présentés dans le tableau, ci-après.

<i>en M€ 2012</i>	<b>Valeurs (actualisées à 2020) avec COFP</b>
<b>Investissements</b>	-139,5
<b>Bilan des acteurs</b>	1 171,6
<b>VAN - SE</b>	1 032,1
<b>VAN/euro public investi</b>	7,3
<b>VAN/euro public dépensé</b>	13,6

Figure.59 - Synthèse du bilan – scénario stress test macro-économique

La VAN-SE « stressée » présente une valeur de 1032M€ (2012), soit 60% de la VAN-SE du scénario central.

Le projet est donc significativement risqué au regard des risques systémiques et plus spécifiquement au regard des risques associés au contexte macro-économique. Il est toutefois important de noter que le projet, dans le cas d'un tel scénario, conserve une VAN-SE positive à hauteur d'un milliard d'euros et dégage donc des avantages conséquents pour la collectivité.

Le risque systémique du projet est donc avéré, mais il ne met pas en péril sa rentabilité socio-économique.

Conformément aux instructions des fiches outils du Ministère, le bilan socio-économique du projet, présenté précédemment (Figure.53 -, a été réalisé en considérant un taux d'actualisation de 4,5%, soit une prime de risque de 0,5% pour la prise en compte du risque systémique).

### 6.2.3.2 Test de sensibilité sur la politique de desserte

Le nombre de dessertes de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan est un des enjeux du projet et le schéma de dessertes proposé ne représente aucunement un engagement des transporteurs à le réaliser.

Des modifications du plan de transport pourraient être mise en place à la mise en service du projet, en fonction des évolutions des besoins de déplacements. Certains trains pourraient opter pour des politiques de dessertes de longs parcours et privilégier la performance offerte par le contournement de Nîmes et Montpellier, alors que d'autres pourraient préférer assurer une desserte plus fine du territoire et passer par la ligne classique.

# PROJET GARE NOUVELLE DE NÎMES-MANDUEL-REDESSAN

Afin d'évaluer le risque associé à la politique de dessertes Grandes Lignes qui sera mise en place à la mise en service de la gare, un scénario alternatif a été évalué en considérant une volonté plus importante d'irriguer le territoire à travers un service Intercités regroupé sur la ligne classique et assurant la desserte de la gare de Nîmes centre.

La desserte de la gare de Nîmes Manduel Redessan serait alors à hauteur de 11 aller-retour journaliers et la gare de Nîmes centre disposerait de 20 aller-retour Grandes lignes.

Le tableau, ci-après, présente le schéma de desserte alternatif envisagé dans le cadre de ce test de sensibilité.

2020	Nombre d'aller-retour journalier		
	Type de train	Gare de Nîmes centre	Gare de Nîmes Manduel Redessan
<b>Missions</b>			
Marne la Vallée - Montpellier	TAGV	1	0
Paris - Montpellier	TAGV	4	0
Paris - Béziers	TAGV	2	0
Paris - Perpignan	TAGV	0	3
Paris - Barcelone	TAGV	0	2
Lyon (ou au-delà) - Montpellier	TAGV	7	0
Lyon (ou au-delà) - Barcelone	TAGV	0	1
Lyon (ou au-delà) - Toulouse	TAGV	0	4
Marseille - Barcelone	TAGV	0	1
Bordeaux/Toulouse - Marseille/Nice	Intercités/TET	6	0
<b>Total</b>		<b>20</b>	<b>11</b>

Figure.60 - Schéma de desserte projet – test de sensibilité

Le trafic de la gare de Nîmes Manduel Redessan, à sa mise en service, serait alors de 950 000 de voyageurs, soit une baisse de 150 000 voyageurs, par rapport au scénario central, au profit de la gare de Nîmes centre, qui aurait alors un trafic cumulé régional et Grandes Lignes de 3.1 millions de voyageurs.

Le bilan socio-économique du projet dans le cadre de cette configuration de desserte présente une valeur actualisée nette de 1444 M€ (2012), soit une baisse de 17%.

Le tableau ci-dessous présente les résultats détaillés du bilan par acteur.

en M€ 2012	Valeurs (actualisées à 2020) avec COFP
<b>Investissements</b>	-139,5
<b>Bilan des acteurs</b>	1 560,2
<b>VAN - SE</b>	1 420,7
<b>VAN/euro public investi</b>	9,9
<b>VAN/euro public dépensé</b>	19,6

Figure.61 - Bilan par acteur – test de sensibilité

Ce test de sensibilité montre que même dans le cadre d'un scénario de dessertes de la gare nouvelle moins ambitieux, le projet conserve une forte utilité pour la collectivité et génère des bénéfices économiques et sociaux à hauteur de 1444 M€ (2012).

## 7 LES PERSPECTIVES DE FINANCEMENT ET DE REALISATION DU PROJET

### 7.1 LES MODALITES DE REALISATION DU PROJET

La réalisation des projets ferroviaires peut prendre plusieurs formes, conformément à l'article L.211-11 du code des transports :

- La **maitrise d'ouvrage directe** (solution retenue pour la réalisation de la LGV Est Européenne notamment) ;
- Le **contrat de partenariat**, conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat (solution retenue pour la réalisation du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, en cours de réalisation) ;
- La **convention de délégation de service public**, prévue par la loi n°93-122 du 29 janvier 1993, relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (solution retenue pour la LGV Tours-Bordeaux).

### 7.2 LES PARTENAIRES DU FINANCEMENT

Les accords de financement relatifs au projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan ont été signés le 25 avril 2012 par l'Etat, SNCF Réseau, le Conseil régional, Montpellier Méditerranée et Nîmes Métropole.

Ce protocole d'accord concerne la réalisation du projet pour un montant de 95M€ aux conditions économiques de juillet 2011. Le périmètre de cette convention concerne la réalisation de l'infrastructure ferroviaire, du bâtiment voyageurs et des aménagements connexes liés à l'intermodalité.

Ces besoins de financement ont été repartis de la manière suivante entre les différents acteurs du projet :

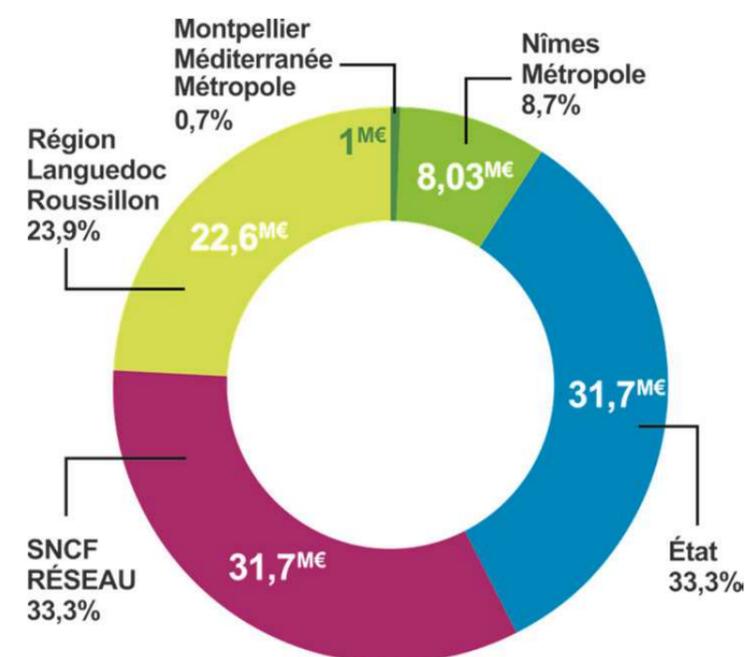


Figure.62 - Répartition des financements de la gare de Nîmes Manduel Redessan

## 8 SYNTHÈSE

---

L'analyse du contexte socio-économique du territoire Nîmois montre qu'il est l'objet d'une forte croissance démographique depuis plusieurs décennies et que cette tendance devrait se poursuivre dans les années qui viennent. Ce développement important a été marqué notamment par des tendances de périurbanisation diffuse au sein de l'agglomération nîmoise et est à l'origine de pratiques de mobilité principalement orientées vers un usage de la voiture particulière.

L'un des défis associés à ce territoire consiste donc à accompagner ce développement de la manière la plus harmonieuse possible et d'orienter les tendances de mobilités à travers une incitation à l'usage de mobilités durables (modes doux, transport collectifs urbains et ferroviaires).

Aujourd'hui, le système ferroviaire languedocien est en pleine évolution avec la construction du contournement de Nîmes et de Montpellier et la réalisation de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France. Leur mise en service simultanée, qui interviendra en 2018, viendra modifier le fonctionnement du système ferroviaire à travers un doublement de l'axe Nîmes-Montpellier. La majorité des circulations fret, associées à cet axe, seront transférées sur la nouvelle infrastructure, ce qui entrainera un soulagement partiel de la ligne classique, qui montre aujourd'hui des signes de saturation aux heures de pointe.

Le projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan s'inscrit dans ce nouveau contexte ferroviaire, avec la création d'une gare au croisement du Contournement de Nîmes et Montpellier et de la ligne classique Sète Tarascon. Ce positionnement stratégique permettra à la gare nouvelle de disposer à la fois d'une offre nationale, TAGV et Intercités, et d'une offre régionale. De plus, les aménagements en faveur des différents modes de rabattement (voiture, transports urbains et modes doux) qui seront réalisés aux abords de la gare feront de ce projet un pôle d'échange multimodal favorisant les mobilités durables aux échelles locale, régionale et nationale.

La mise en service du projet sera accompagnée d'un basculement d'une partie des trains Grandes lignes de la ligne classique vers le contournement de Nîmes et de Montpellier. Par ce transfert, la mise en service de la gare nouvelle sera à l'origine d'une réorganisation des fonctionnalités du système avec une gare centre, qui conservera une desserte Grandes Lignes importante, et qui sera confortée dans sa vocation de gare régionale. La gare nouvelle aura une fonctionnalité orientée vers le trafic Grandes Lignes en transit au sein de la région et permettra ainsi de mieux inscrire le territoire nîmois au sein du réseau transeuropéen à Grande Vitesse. En permettant un usage plus équilibré du doublet de ligne entre Nîmes et Montpellier, la gare sera à l'origine d'une amélioration du fonctionnement du système ferroviaire, à travers la libération de capacité sur l'axe historique et à travers les performances offertes par le CNM pour les trains en transit.

Le développement d'une offre régionale TER fréquente et performante au niveau du site de la gare nouvelle permettra d'inscrire la gare de Nîmes Manduel Redessan comme une centralité forte des déplacements à l'échelle de l'est de l'agglomération nîmoise. Le projet représente donc un levier important en faveur des modes alternatifs à la voiture et permettra de promouvoir une mobilité durable au sein d'un territoire aujourd'hui fortement orienté vers des usages automobiles.

L'évaluation socio-économique du projet de Gare Nouvelle Nîmes Manduel Redessan démontre que le projet est utile à la collectivité. Pour un coût d'investissement estimé à 95 millions d'euros, il dégage un bénéfice actualisé de 1,7 milliards d'euros. Ces gains reposent en grande partie sur l'amélioration du fonctionnement du système ferroviaire et notamment sur les avantages offerts aux voyageurs. Par ailleurs, les différents scénarios d'analyse des risques associés au projet démontrent la robustesse et l'intérêt socio-économique du projet, même en situation dégradée.

## GLOSSAIRE

---

**Actualisation** : c'est l'application de taux, dits taux d'actualisation, à des flux monétaires non directement comparables et portant sur des durées différentes, afin de les comparer ou combiner de diverses façons.

**Aire urbaine** : Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

**Economie présentielle** : ce secteur de l'économie regroupe les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes

**Etoile ferroviaire** : Appellation donnée à un nœud ferroviaire dès lors qu'il comprend plusieurs branches, convergeant le plus souvent vers une gare centrale.

**Gare** : Lieu destiné à la montée et à la descente des voyageurs.

**Intermodalité** : Pratique successive de différents modes de transport au cours d'un même déplacement.

**Ligne mixte** : Ligne ferroviaire permettant la circulation des trains de fret et des trains de voyageurs

**Métropolisation** : Dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour d'une ville ou d'un espace urbain qualifié de métropole.

**Mitage** : Prolifération non maîtrisée de constructions en milieu rural ou périurbain.

**Nœud ferroviaire** : Entrecroisement entre plusieurs voies de transport.

**Pôle d'échange multimodal** : Lieu ou espace d'articulation des réseaux, visant à faciliter les pratiques intermodales entre les différents modes de transport de voyageur.

**Rurbanisation** : Développement de villages, aux noyaux souvent anciens, situés à proximités d'une ville dont ils constituent la banlieue.

**TET** : Trains d'Equilibre du Territoire également appelés Trains Intercités

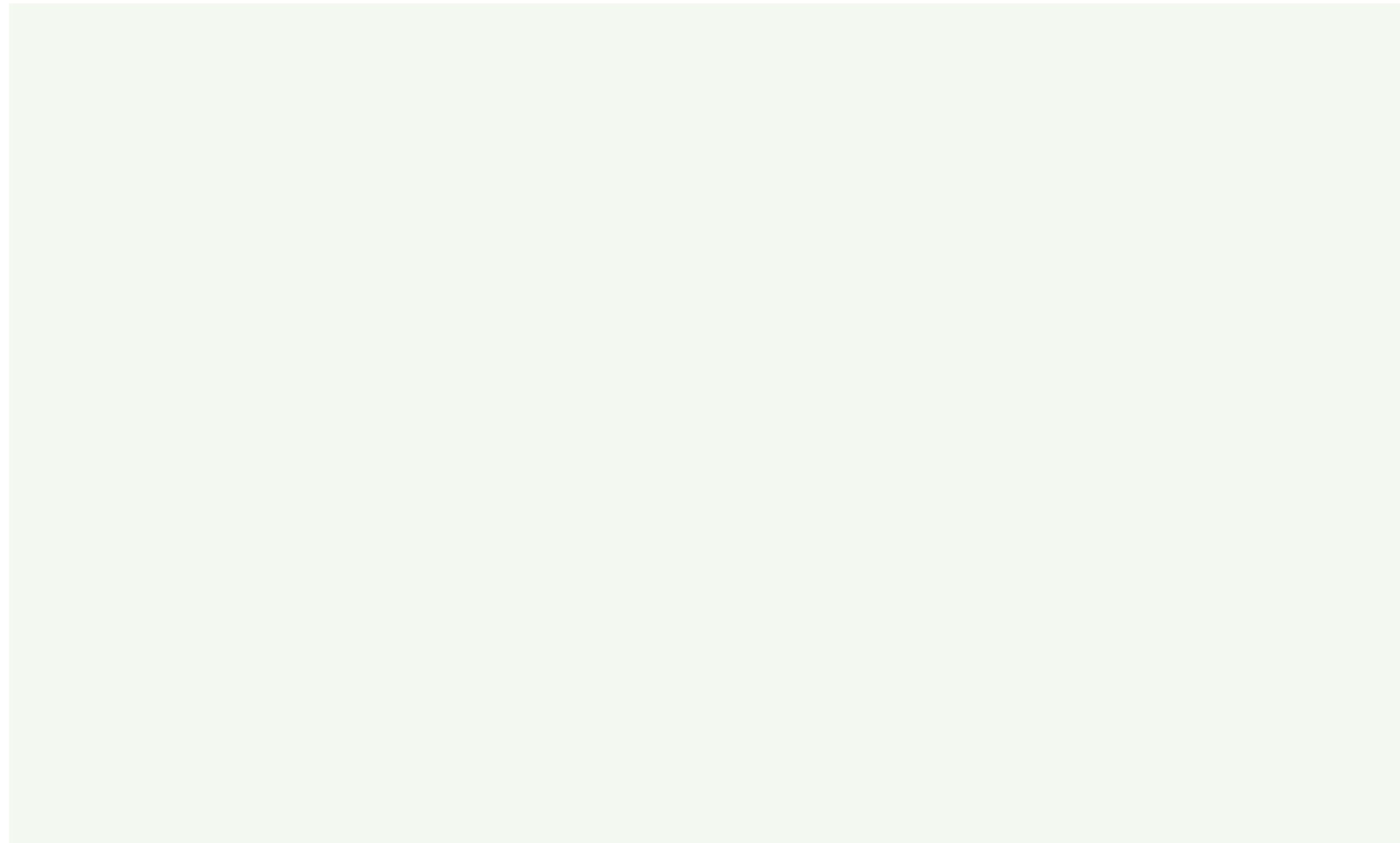
**TAGV** : Train Apte à la Grande Vitesse

**Unité urbaine** : La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

Ce dossier a été réalisé par SNCF Réseau avec la contribution de :



SETEC International  
5 chemin des gorges de Cabriès  
13127 VITROLLES



**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](http://www.gare2-nimesmanduel.com)

