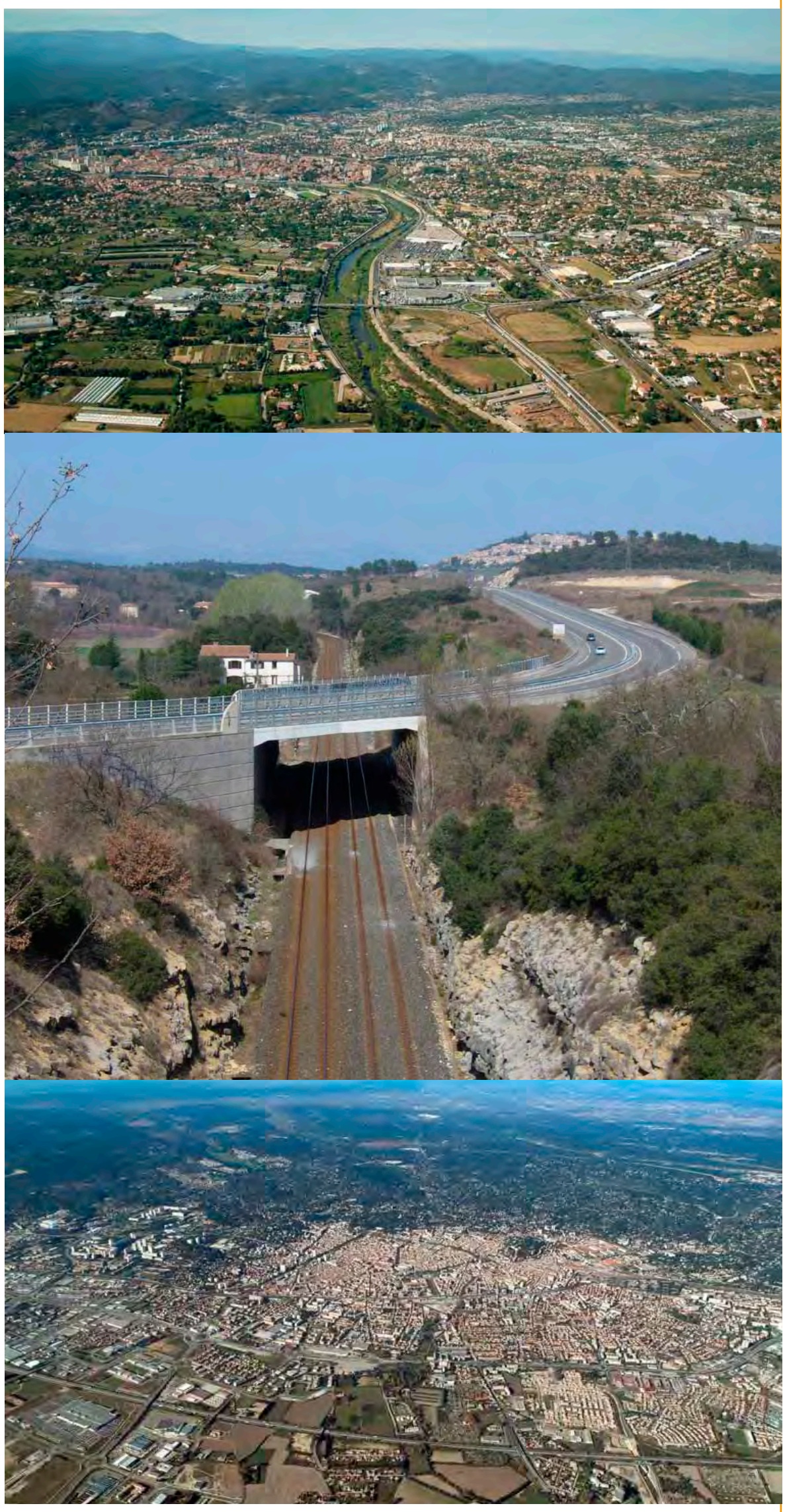
Contrat d'axe

Alès-Nîmes

Diagnostic et enjeux du territoire

➲ volet urbanisme

Programme partenarial 2009-2010



Association pour l'émergence d'un projet commun des agglomérations d'Alès et de Nîmes

Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne
ARCHE BÖTTI 2 - 115 ALLEE NORBERT WIENER - BP 70035 - 30023 NIMES CEDEX 1
Tél. 04 66 29 02 60 - Fax. 04 66 29 88 70 - audrna@audrna.com
Association Loi 1901 - SIRET 38044850600028
www.audrna.com

Fonds Européen de Développement Régional

Sommaire

SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC 4

1. INTRODUCTION 9

1.1. La démarche Alès Nîmes et les objectifs du Contrat d'axe 9

1.2. Le diagnostic du contrat d'axe 11

2. LE CONTEXTE 13

2.1. Les cadres de réflexion 14

2.2. Les démarches et projets locaux en lien avec l'axe Alès-Nîmes 16

2.3. Principaux éléments sur la mobilité 23

3. LE DIAGNOSTIC URBANISME 27

3.1. Présentation de la méthode 29

3.2. Description d'un territoire contrasté 30

3.3. Présentation du territoire en séquences paysagères et urbaines 35

3.4 Description d'un territoire en mutation 45

4. LES CRITÈRES DE CHOIX DU CONTRAT D'AXE 61

4.1. Vers de nouveaux principes de répartition spatiale de la population 63

4.2. Des sites actuels et potentiels de haltes ferroviaires 65

4.3. Les potentiels de développement du territoire : approche sectorielle 77

5. CONCLUSION 79

Synthèse des principaux éléments du diagnostic

Le Contrat d'axe est une démarche novatrice initiée par l'Agence d'urbanisme et de développement des régions nîmoise et alésienne pour le compte de l'Association pour l'émergence d'un projet commun des agglomérations d'Alès et de Nîmes et financée par le fonds européen FEDER au titre d'un « Programme Urbain Intégré (PUI) » initié dans le cadre de la politique européenne de cohésion urbaine et sociale.

OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE CONTRAT D'AXE

Le Contrat d'axe a pour but l'élaboration d'un projet partagé d'organisation du territoire articulant l'urbanisation aux transports alternatifs à la voiture, favorisant ainsi une mobilité propre, au service de toutes les populations.
La méthode est participative et l'objectif est de contractualiser des actions concrètes de mise en œuvre de ce projet d'organisation du territoire.

TERRITOIRE DU CONTRAT D'AXE

Ce programme se développe sur un territoire inter communautaire composé de toutes les collectivités irriguées par la voie ferrée Alès-Nîmes, touchant 6 EPCI. Est plus particulièrement considéré le territoire formé des deux villes d'Alès et Nîmes et des 47 communes situées dans le territoire intermédiaire à moins de 10 km de l'axe de la voie (distance pertinente de rabattement). Ce périmètre n'exclut pas l'articulation avec d'autres territoires de rabattement plus au nord (rabattement de la ligne Alès-Bessège) et/ou plus au sud (rabattement vers Manduel, site à l'étude pour la future gare TGV).

CONTEXTE

Le Contrat d'axe engage des acteurs multiples qui détiennent une part des compétences indispensables pour sa mise en œuvre ou peuvent y contribuer :

- une cinquantaine de communes et 6 EPCI,
- 5 Autorités Organisatrices des Transports,
- 2 SCOT et 2 Pays,
- RFF et SNCF,
- les chambres consulaires, les établissements publics en charge du foncier,
- les associations d'usagers, professionnels et partenaires de la société civile.

La démarche intervient dans le cadre d'un rapprochement des deux agglomérations d'Alès et Nîmes,avec la volonté de construire un territoire plus compétitif et plus solidaire.

Cette coopération des deux agglomérations s'inscrit dans l'idée de la métropole en réseau figurant dans le SRADDT Languedoc Roussillon.

Le Contrat d'axe prend en compte les SCOT (celui du Sud du Gard est en application depuis septembre 2007, celui du Pays des Cévennes toujours en cours d'élaboration) et les documents de cadrage applicables sur cet espace : les projets de Pays (Pays des Cévennes et Garrigues et Cosières de Nîmes), les projets d'agglomération (Grand Alès et Nîmes Métropole), les projets des communautés de communes lorsqu'ils existent (Leins Gardonnenque et Autour d'Anduze).

Il intègre également les projets urbains de grande envergure qui ont un lien avec la voie ferrée Alès-Nîmes et qui se concentrent dans ou à proximité des villes centres :

- les quartiers des gares centrales (« Triangle de la Gare » à Nîmes, « Écoquartier gare » à Alès), et le nouveau quartier universitaire de Nîmes (Hoche Sernam),
- les quartiers en cours de renouvellement urbain à proximité de ces gares urbaines, dont un certain nombre de ZUS qui font l'objet de conventions avec l'ANRU,
- les projets de développement en périphérie : futur quartier de la Porte Nord de Nîmes, les Hauts de Saint-Hilaire au sud d'Alès,
- les projets qui prolongent ou s'articulent à l'infrastructure ferrée : le projet du site de la future gare TGV de Manduel au sud, la remise à niveau de la ligne Alès-Bessège au nord.

La ligne dite "des Cévennes", reliant Alès à Nîmes est une ligne non électrifiée et à double voie, longue de 47 km. En 2010, ont démarré deux opérations majeures pour son amélioration : la réalisation du viaduc dit "Jean Bouin", qui connectera plus directement les deux gares centrales avec un gain de 8 mn, et la mise en œuvre d'un système automatisé de gestion des circulations (BAPR) qui permettra d'augmenter le trafic.

A plus long terme, des améliorations du service ferroviaire sont attendues de la construction du Contournement Nîmes-Montpellier, de l'amélioration de l'insertion de la ligne du Grau du Roi, de la réouverture de la rive droite du Rhône, et de la mise en place du cadencement régional.
Le transport collectif s'organise également avec le réseau Edgard du Conseil Général, mis en place en 2009, et avec les réseaux des transports urbains.
Un maillage de voies cyclable s'appuie également sur les réseaux développés par les deux agglomérations et par le Conseil Général dans l'espace intermédiaire.
Des infrastructures routières de contournement de Nîmes et d'Alès sont à l'étude et résoudront à plus long terme le désenclavement d'Alès et l'engorgement des villes centres. L'offre ferroviaire dispose d'un temps d'avance pour faire la démonstration qu'elle est une alternative efficace au tout voiture.

MÉTHODE

L'organisation de la gouvernance est une des conditions de réussite du contrat d'axe. Elle repose sur la mise en place d'instances bien identifiées :

- un comité de pilotage restreint, reposant sur l'association Alès-Nîmes et deux élus référents du dossier ;
- des comités de pilotage et technique élargis, associant au noyau initial trois collèges d'acteurs : celui des A.O.T., celui des collectivités locales et celui des partenaires territoriaux, les partenaires techniques associés (RFF et SNCF), les partenaires-ressources (chambres consulaires, milieu professionnel, société civile, …) ;
- une conférence annuelle adossée aux assises Alès-Nîmes permettant une restitution encore plus large des travaux.

Le travail technique s'organise en cinq étapes classiques : diagnostic, scénarios, projet, charte d'engagement et programme d'actions.

Le diagnostic comporte deux volets :

- le volet urbanisme, réalisé par l'AUDRNA s'attache à la compréhension des sites, examine les dynamiques territoriales à l'œuvre et les paramètres de leur évolution,
- le volet mobilité confié au bureau d'études INGEROP évalue les besoins de mobilité, décrit le fonctionnement actuel des réseaux de transport et sa capacité à évoluer.

Le présent document restitue le volet urbanisme du diagnostic. Il repose d'une part sur une analyse technique du territoire et d'autre part sur une large consultation des élus et partenaires locaux, en particulier la rencontre des élus des deux villes centre et des 47 communes du territoire intermédiaire.

DIAGNOSTIC URBANISME

LE TERRITOIRE

L'urbanisation est contrastée dans le territoire du contrat d'axe : des villes centres qui pèsent massivement, un territoire intermédiaire plus peuplé au nord, en couronne alésienne, qu'au sud, en périphérie de Nîmes. La croissance démographique s'est clairement atomisée en périphérie des agglomérations et le long des axes routiers principaux. 34 des 47 communes du territoire intermédiaire ont une population inférieure à 1000 habitants.

L'axe ferré traverse 12 communes périurbaines dont seulement 3 sont équipées de gares ou de haltes ferroviaires : Fons, Saint-Geniès-de-Malgoirès (à la halte la plus fréquentée, avec 4700 voyageurs/mois), Boucoiran-et-Nozières. Ces trois communes totalisent 4 500 habitants, la dernière disposant de deux gares en activité. 4 points d'arrêts existent donc sur la voie, desservant la partie sud du « territoire intermédiaire ». A contrario, sa partie nord n'est pas desservie alors qu'elle compte paradoxalement une population plus nombreuse, dans les communes périurbaines d'Alès.

Les pratiques urbaines constatées sur le territoire intermédiaire peuvent se résumer à l'usage quasi-exclusif de la voiture particulière ainsi qu'à une urbanisation sous forme de pavillons, consommatrice de foncier. Le phénomène s'est accéléré ces dernières années, avec un taux de croissance deux fois supérieur dans le territoire intermédiaire à ceux de Nîmes Métropole et du département du Gard. La qualité de vie que l'on trouve dans ce territoire pourrait, si l'on n'y prend garde ne pas survivre à la prochaine vague d'urbanisation.

Remontant du sud au nord, de Nîmes à Alès, une lecture sensible du territoire permet de comprendre sa structure, dégageant 5 séquences urbaines et paysagères :

- La séquence de Nîmes où la ligne gravit la pente dans un relief chahuté, successivement en viaduc et en tunnel, et de ses garrigues qui mettent à distance les territoires urbain et périurbain ;
- La séquence de la plaine de la Gardonnenque, marquée par l'activité agricole et limitée par les reliefs des garrigues et du bois des Lens qu'accompagne un chapelet de villages ;
- La séquence du couloir du Gardon, étroite plaine d'expansion du Gardon limitée par des coteaux ponctués de villages perchés ;
- La séquence des méandres des Gardons, où ceux-ci serpentent dans d'étroites vallées alluviales taillées dans les reliefs, peu habitée ;
- La séquence de la plaine d'Alès, où l'urbanisation s'est répandue malgré la barrière que constitue le Gardon. La ligne rentre dans le tissu urbain plus resserré d'Alès, marquée par de grands murs de soutènement surplombant le centre ville.

Le Gardon, qui donne son caractère au territoire, constitue aussi une limite dont les franchissements sont plus nombreux dans la partie sud.

ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES

Le territoire du contrat d'axe a été analysé en distinguant les deux villes centres, Alès et Nîmes, en raison de leur forte concentration de population, respectivement 39 943 et 144 092 habitants (INSEE 2006), et le territoire périurbain situé entre elles deux, baptisé, pour les besoins de l'étude, « territoire intermédiaire », constitué de 47 communes, 44 315 habitants. A l'intérieur de celui-ci, deux échelles pertinentes de réflexion ont été retenues : celle des communes, au nombre de 24, situées à moins de 2 km de l'axe ferré, et celle des communes comprise entre 2 et 10 km de l'axe ferré, correspondant respectivement à :

- Un territoire de proximité dont la population pourra se rendre plus facilement, à pied ou à vélo, et en toute sécurité à l'équipement de proximité que doit devenir une gare, il compte 27 806 habitants
- Un territoire de rabattement pour lequel se posent les questions sur la nature et la qualité des rabattements actuels et à venir sur l'axe ferré et les correspondances entre modes de déplacements, on y compte 16 809 habitants.

Globalement, la croissance démographique constatée du territoire du contrat d'axe entre 1999 et 2006 est de 1,1% par an.
Le Grand Alès et Nîmes Métropole enregistrent respectivement +0,6% et +1,3% dans le même temps.
Sous l'influence des deux agglomérations, le territoire intermédiaire a connu depuis 1999 une croissance exceptionnelle de 2,6 % par an pour la même période.
Si la moitié des communes du territoire intermédiaire se situe dans le corridor des 2 km, leur population représente 62 % de l'ensemble, dont les communes les plus peuplées (St-Geniès, Vézénobres, St-Hilaire-de-Brethmas et St-Christol-lès-Alès).

Les évolutions démographiques à venir seront fortement infléchies par les SCoT qui ont pour objet de corriger les effets de l'étalement urbain passé avec ses conséquences environnementales (consommation exponentielle d'énergie due aux déplacements et à la forme d'habitat dispersée, aggravation des risques naturels, mitage du paysage, …), sociales (ségrégation spatiale, isolement de certaines populations …), économiques (coût des équipements, prix du foncier, …).
Le SCoT du Pays des Cévennes n'est pas encore arrêté mais devra contenir les moyens d'une meilleure économie des ressources, celui du Sud du Gard a déjà posé des règles précises qui reviennent à recentrer la croissance démographique en lien avec les transports et les équipements existants.

Selon les documents d'urbanisme existants ou en préparation, à un horizon 2030, 50 000 habitants sont attendus à Nîmes, 20 000 à Alès.
En tenant compte des orientations connues des SCoT et des lois Grenelle de l'Environnement, on peut estimer que le territoire intermédiaire doive cibler sur une arrivée de population nouvelle de l'ordre de 10 000 habitants.

Sur ce territoire, les réserves foncières actuelles des POS et PLU en zones NA et AU couvrent quantitativement les besoins générés (près de 400 ha non bâtis à vocation habitat ou mixte pour un volume nécessaire compris entre 185 et 259 ha selon les projections). Mais leur distribution dans l'espace risque de prolonger la dispersion actuelle de la construction.
En revanche, toutes les communes disposent de réels potentiels en tissu urbain déjà constitué ou sur des territoires directement contigus (notamment en zones agricoles), il est possible d'opérer des choix prioritaires correspondant à une stratégie globale plus cohérente avec le lien aux transports.

INTENTIONS DES ÉLUS COMMUNAUX

Intentions d'urbanisation :

Les intentions relevées auprès des élus communaux révèlent des réactions contrastées face à la croissance exceptionnelle de ces dernières années :

- les élus de la plaine de la Gardonnenque souhaitent continuer à se développer mais de façon mesurée contrairement au sud alésien (jusqu'à Vézénobres), qui est de loin le territoire le plus expansionniste ;
- sur la partie médiane les communes du secteur Est (notamment Brignon et Cruviers-Lascours) ont des objectifs à la hausse ;
- Autour des méandres des Gardons, les élus souhaitent pour la plupart maîtriser ou ralentir leur développement.

Souhait de localisation de gares :

En plus des 4 gares existantes sur le territoire, 7 autres sites potentiels pour implanter une nouvelle halte ferroviaire peuvent être envisagés. Au delà des capacités de fonctionnement générale de la ligne et des services en matière de mobilité qu'elle pourra rendre, une halte est un équipement de proximité au service d'un projet d'aménagement du territoire.

Les stratégies des communes restent individuelles et incompatibles avec une stratégie opérante : le foisonnement des volontés d'urbanisation et d'implantation de gares ou haltes ne peut pas aboutir en l'état.

ENJEUX ET PRINCIPES

Sans organisation ou vision prospective, l'ensemble du territoire intermédiaire ne pourra que difficilement échapper à une nouvelle vague d'urbanisation qui sacrifiera une partie de ses qualités et réduira son potentiel de desserte. Il lui faut :

- ➔ Maîtriser la forte attractivité du territoire qui a généré un modèle urbain basé sur l'étalement urbain et l'usage exclusif de la voiture ;
- ➔ Redéfinir une hiérarchie dans l'armature urbaine en s'appuyant sur les polarités existantes et les capacités de développement organisé ;
- ➔ Structurer l'urbanisation en lien avec les gares dont l'emplacement dépendra de cette hiérarchie. Les principes pour l'accueil d'une nouvelle population peuvent être énoncés ainsi, par ordre d'efficacité :
  1. une urbanisation compacte et des densités renforcées à proximité des haltes ferroviaires,
  2. une urbanisation densifiée dans les 2 km d'une halte facilement accessible ;
  3. une urbanisation cohérente et structurée à plus de 2 km d'une halte à condition d'un rabattement facile sur l'axe ferré ;
  4. dans le reste du territoire une réponse mesurée aux besoins de développement locaux.

ÉLÉMENTS DE CHOIX

L'examen des différents potentiels répondant aux principes énoncés ci-dessus doivent permettre aux élus de faire ressortir des options préférentielles, sachant qu'il conviendra aussi de départager les futurs possibles en fonction de choix sur l'infrastructure et le service ferroviaire (cf. volet mobilité).

Les sites de gares et haltes existants ou repérés font ainsi l'objet d'une analyse des potentiels de développement urbain dans un rayon de 500 m (rayon d'accessibilité correcte à pieds - 8 à 10 minutes).
Les facteurs limitant de l'inondabilité des sites, du relief, des coupures générées par les infrastructures routières et de leur accessibilité pour les communes plus lointaines, font rapidement ressortir les sites les plus porteurs.

La deuxième entrée consiste à observer les potentiels de développement d'ensembles urbains cohérents au-delà de 500 m et à plus de 2 km d'une gare/halte existante ou potentielle, en examinant les possibilités d'organisation urbaine en « grappes » réunissant un certain poids potentiel de population et pouvant disposer d'un rabattement efficace.
Les premières pistes d'une réflexion par approches sectorielles de ce type donnent les ensembles cohérents suivants, du nord au sud :

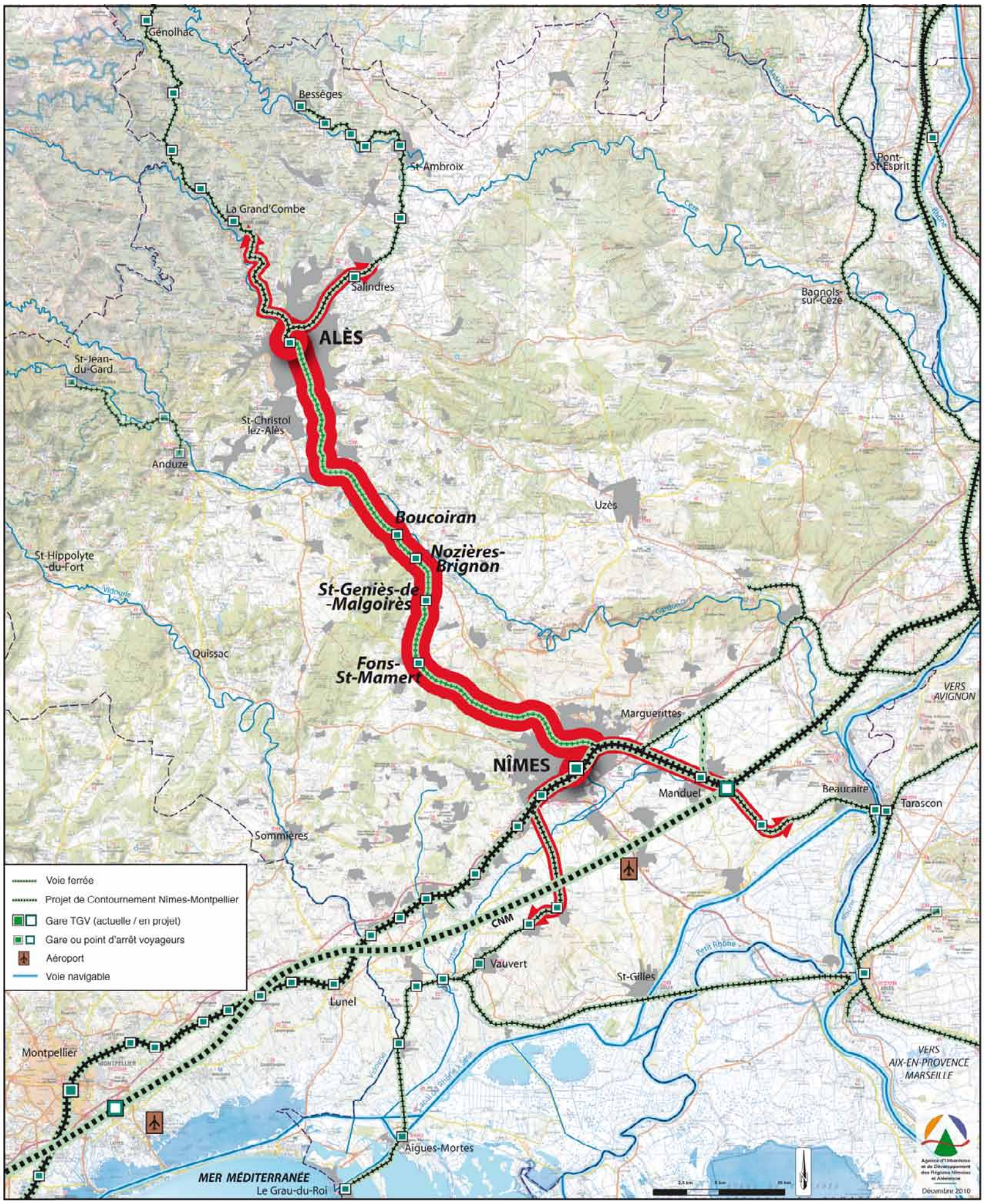
- ➔ Les communes de la première couronne alésienne, jusqu'à Vézénobres, forment un ensemble au poids démographique conséquent, dont la liaison et le rabattement vers une gare ou halte est possible mais pourrait demander la création d'un nouveau franchissement de la rivière pour les communes de la rive droite du Gardon (Ribaute-les-Tavernes et Saint-Christol-les-Alès).

- ➔ En limite des 2 km de l'axe ferré, dans la plaine de Lédignan, à proximité des méandres des Gardons, 3 petites communes (Maruéjols-les-Gardons, Cassagnoles et Massanes) pourraient développer un projet de secteur cohérent en complément de la dynamique autour de Lédignan. Le plateau entre Ners et Vézénobres constitue également un potentiel important. Le rabattement le plus efficace du secteur sur l'axe ferré nécessiterait cependant l'ouverture d'une halte ferroviaire, mais qui subirait probablement la concurrence de l'échangeur de Ners. Le faible poids démographique des communes dans cette zone reste néanmoins la principale entrave au développement d'un projet sectoriel conséquent.

- ➔ En limite des 2 km, plus au sud, ce sont les trois communes en enfilade de Cruviers-Lascours, Brignon et Moussac qui pourraient faire l'objet d'un projet sectoriel. Elles sont bien reliées par deux ponts à la gare de Nozières-Brignon, dont les abords inondables n'offrent aucune possibilité d'urbanisation. Cette gare est également facile d'accès pour Domessargues qui, déjà bien équipée, pourrait poursuivre son développement en s'ouvrant vers l'Ouest.

- ➔ Toutes les communes présentes dans le secteur de la Gardonnenque pourraient faire l'objet de plusieurs projets de secteurs en s'appuyant sur les haltes existantes voire une nouvelle halte. Saint-Geniès-de-Malgoirès y conserverait dans tous les cas son statut de bourg-centre.

La ligne Alès-Nîmes, dans son contexte ferroviaire...



1. Introduction

1.1 La démarche Alès Nîmes et les objectifs du Contrat d'axe

1.1.1 Origine et objectifs

Le Contrat d'axe est une démarche novatrice initiée par l'agence d'urbanisme et de développement des régions nîmoise et alésienne pour le compte de l'Association pour l'émergence d'un projet commun des agglomérations d'Alès et de Nîmes et financée par le fonds européen FEDER au titre d'un pogramme urbain intégré initié dans le cadre de la politique européenne de cohésion urbaine et sociale.

Il s'inscrit dans le prolongement des réflexions conduites par l'association sur le projet de territoire conçu à l'issue des travaux des premières assises Alès-Nîmes fin 2008.

Cette démarche vise à concevoir un projet d'organisation et d'aménagement du territoire autour du développement des transports en commun et principalement ferrés, et de le concrétiser par la contractualisation d'un programme d'actions multipartenarial. Cette démarche pourra être également l'occasion d'inverser la tendance à l'étalement urbain, à la dispersion de l'habitat dans l'ensemble des communes. La région et le département sont soumis à une très forte croissance démographique entraînant un marché immobilier très actif principalement tourné vers la maison individuelle pour lequel les prix fonciers ont connu des augmentations très importantes dans les agglomérations. Dès lors les classes moyennes sont de plus en plus incitées à rechercher un logement dans les communes périurbaines tandis que les villes centres concentrent les ménages à faibles revenus et les personnes seules. Ce modèle de développement qui s'est accéléré ces dernières années n'est pas durable et doit être corrigé. Dans ce grand territoire desservi par la ligne ferrée intégrant les communes de Nîmes, d'Alès et les communes de la Gardonnenque comprises entre les deux chefs lieux, peut être mis en oeuvre un autre modèle de développement, modèle déjà contenu dans les SCOT qui les concernent.

Nîmes et Alès ont effectivement la chance d'être reliées par une infrastructure ferroviaire à double voie au potentiel important.

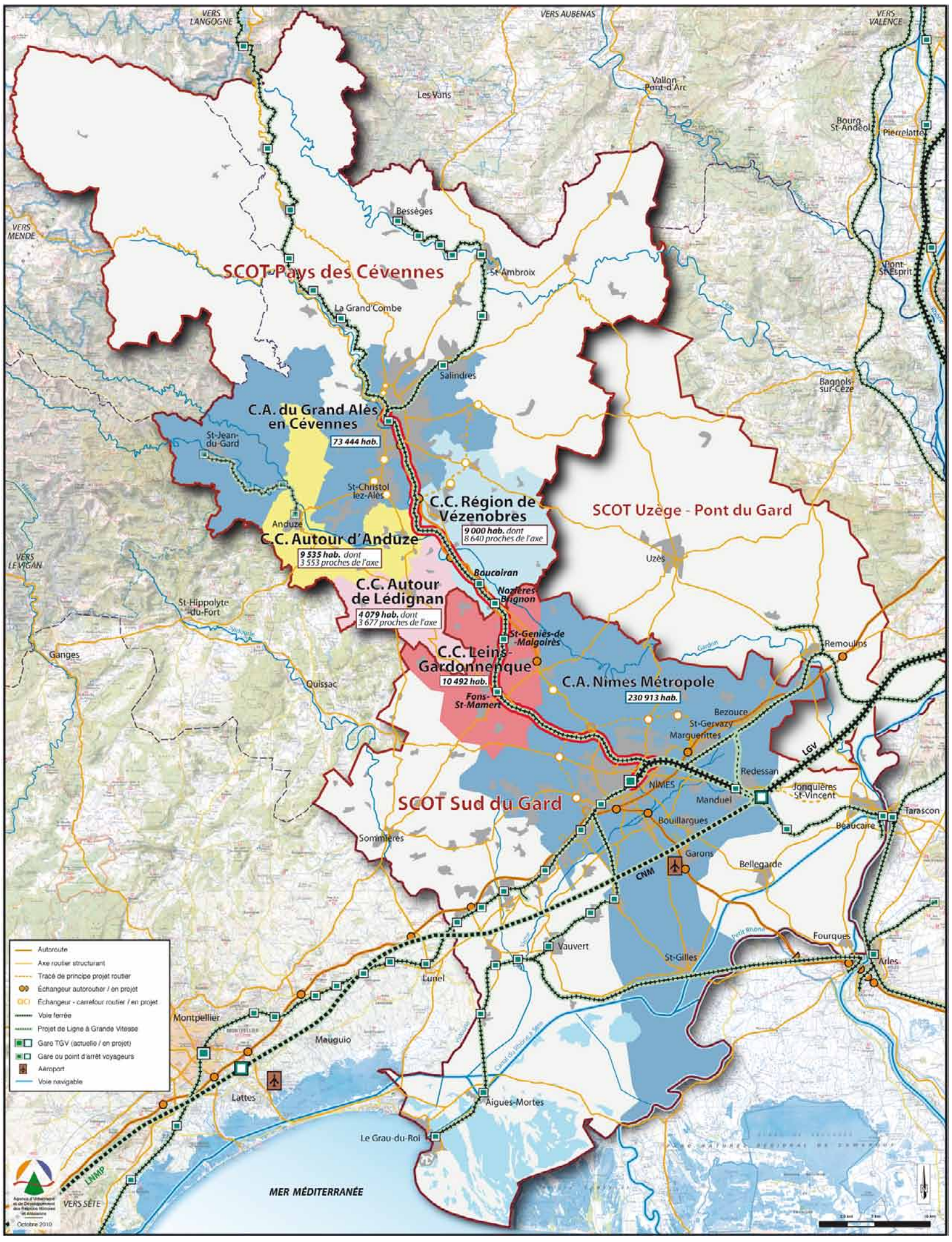
Face à la montée des difficultés de déplacement par route aux entrées des deux agglomérations et aux enjeux de prise en compte des principes du Grenelle de l'Environnement, le développement de cette ligne ferrée paraît indispensable pour de nombreux usagers et acteurs du territoire. Sa modernisation a d'ailleurs été inscrite d'ores et déjà aux précédents contrats de plan et de projet État-Région.

Les déplacements entre Nîmes et Alès et à l'intérieur de leur interland se sont considérablement accrus, 40% en vingt ans du fait de l'augmentation de la population de son du taux de motorisation, mais surtout du fait de la réalisation de la voie expresse qui vient doubler l'ancienne RN106 entre Alès et La Calmette. 25000 véhicules jour à l'entrée sud d'Alès, 35000 à l'entrée nord de Nîmes. Cette voie expresse débouchant à Alès comme à Nîmes sur un réseau urbain saturé.

Alès continue à souffrir d'enclavement et donc tout ce qui peut permettre de relier plus rapidement qu'aujourd'hui l'agglomération alésienne au corridor languedocien et aux villes du littoral méditerranéen est important. L'engorgement croissant à l'entrée nord de l'agglomération nîmoise a vocation à décroître dès lors que le doublement de la RN106 sera achevé jusqu'à Nîmes et qu'elle trouvera un débouché sur l'autoroute par l'une ou l'autre des rocades de contournement de Nîmes. Mais finalement, le handicap que constituent pour le bassin alésien ces délais de raccordement d'Alès à l'A9 est à prendre comme un atout pour promouvoir un développement rapide du transport ferré entre Alès et Nîmes.

La voie ferrée qui dessert le cœur des deux villes se connecte directement avec les réseaux urbains des transports en commun. Cette interface sera améliorée à Alès par la mise en œuvre du pôle d'échanges multimodal, celui de Nîmes existe déjà, articulé à la gare et à la restructuration du quartier sud de la gare. La mise en place d'une billétique commune, en cours, incitera d'autant plus l'usage du fer. Les échanges seront ainsi favorisés entre les deux villes et l'accès aux différents bassins d'emploi par l'entrée sur le réseau régional.

... trait d'union entre différents territoires.



Au-delà de l'amélioration du service sur cette ligne, l'enjeu est de réfléchir à la meilleure façon d'organiser et structurer les territoires traversés ou proches de la voie afin qu'un maximum de personnes puissent utiliser le train et, plus largement grâce à une politique d'intermodalité efficace, les transports en commun.

Il s'agit donc d'accompagner la modernisation de la ligne par une politique d'aménagement du territoire qui favorise l'usage du transport ferré. En agissant sur la forme urbaine, en favorisant l'urbanisation au plus près des gares, en travaillant sur les rabattements des autres modes de déplacement et sur l'intermodalité, en améliorant l'environnement des gares et les services offerts aux usagers, on établit le lien entre urbanisme et transports prôné par le Grenelle de l'environnement. Élargir de la sorte le bassin de clientèle potentiel du transport ferré, c'est aussi assurer un meilleur retour sur les investissements publics colossaux que représente le transport ferré. Il y a dans cette démarche une idée de responsabilité et de contrepartie vis-à-vis des investissements consentis pour améliorer le service offert.

1.1.2 Une démarche partenariale, un projet de gouvernance

Si le Grand Alès et Nîmes Métropole ont une responsabilité essentielle dans la construction de cette cohérence entre urbanisme et transports par les projets urbains qu'elles développent à chaque extrémité de la ligne, la démarche initiée par l'association des deux agglomérations se veut ouverte à l'ensemble des acteurs compétents sur l'ensemble du territoire irrigué par la ligne Alès-Nîmes.

En effet, la mise en place et la réussite de cette démarche repose sur la mobilisation d'un très grand nombre de partenaires :

- toutes les communes et EPCI qui composent l'ensemble du territoire irrigué par la voie ferrée au delà du seul périmètre des deux agglomérations ;
- toutes les Autorités Organisatrices des Transports dont la coordination est la condition d'une intermodalité efficace ;
- les partenaires territoriaux, SCOT et Pays ;
- les établissements publics en charge de foncier et les chambres consulaires dont l'action peut accompagner efficacement le projet de territoire ;
- les partenaires techniques majeurs que sont RFF et la SNCF ;
- les associations d'usagers, les professionnels et les partenaires de la société civile.

C'est pourquoi une partie non négligeable du travail de l'année 2009 a été consacré à la conception d'une organisation de la gouvernance du projet, où chacun des partenaires trouve sa place. Le comité de pilotage de l'association Alès-Nîmes s'élargit ainsi à l'ensemble des partenaires organisés en collèges qui ont déjà été sollicités ou le seront au cours de la démarche.

Le calendrier de l'opération s'étend sur deux années, l'objectif étant d'aboutir à une contractualisation d'actions concrètes en 2011.

1.2 Le diagnostic du contrat d'axe

1.2.1 Les deux facettes du diagnostic : urbanisme et mobilité

L'agence d'urbanisme, au-delà de son rôle de portage et animation de la démarche contrat d'axe, a pris en charge l'élaboration du diagnostic urbanisme (présenté dans ce document) mais a fait appel à des compétences techniques spécialisées pour le volet Mobilité : celles du bureau d'études Ingerop.
Dans le cadre du diagnostic, le bureau d'études évalue les besoins en déplacements du territoire. Cela passe par une évaluation des catégories d'utilisateurs actuels et potentiels, ainsi qu'une connaissance des origines et destinations.
Ingerop aidera ensuite dans les phases scénarios et contractualisation en proposant des réponses techniques à ces besoins, favorisant une mobilité alternative au tout voiture : amélioration de la ligne ferrée et de ses services, articulation avec le transport en commun routier (cars, bus urbains, transport à la demande) et promotion des modes doux de déplacement. Ces solutions pourront par exemple concerner l'évolution des fréquences, une adaptation des horaires mais aussi la création ou suppression de haltes ferroviaires, la ré-exploitation d'autres branches ferroviaires pour les modes doux, etc. L'objectif est une amélioration conséquente de l'offre globale pour les territoires et une plus grande finesse de la desserte, en envisageant des solutions de compensation en cas de dégradation locale ou ponctuelle de l'offre ferrée.
Une analyse croisée avec l'approche urbaine conduite par l'agence assurera la bonne articulation entre urbanisme et mobilité, indispensable pour donner toute sa dimension au contrat d'axe.

1.2.2 Une méthodologie participative et partenariale

Dès l'élaboration du diagnostic urbanisme, dont les résultats sont présentés dans le présent document, le partenariat entre acteurs du territoire s'est concrétisé à plusieurs occasions :

- rencontres avec les communautés de communes (avril/juin 2009)
- élaboration cahier des charges Mobilité associant Région, Département et État (été 2009)
- réunions avec environ 70 élus des 47 communes périurbaines (mai à novembre 2009)
- rencontres et informations « société civile » (associations, particuliers… automne 2009)
- Secondes Assises Alès-Nîmes, avec un large public (27 novembre 2009)
- réunion avec les partenaires territoriaux/foncier (18/02/2010)
- Comité technique Contrat d'axe et assemblée générale Alès Nîmes (juillet 2010)

Les diagnostics urbanisme et mobilité sont présentés et mis au débat lors de trois temps distincts :

- en comité technique (22 octobre 2010) ;
- en comité de pilotage élargi (25 octobre 2010) ;
- lors d'une réunion rassemblant les élus et partenaires ressources non-membres des deux comités (9 novembre 2010).

Le travail se poursuivra en 2 étapes :

- sur la base des éléments réunis et par le croisement des deux entrées urbanisme et mobilité, seront élaborés des scénarios correspondant à différentes hypothèses d'organisation et de desserte du territoire. Le travail commencera fin novembre 2010 par des groupes réunissant élus et partenaires techniques (à Vézenobres et Saint-Geniès-de-Malgoirès) qui réfléchiront sur l'aménagement et la desserte de ce territoire. Le comité de pilotage sera amené à valider un scénario préférentiel. Celui-ci contiendra les éléments du Projet d'axe. Sa mise en œuvre qui s'étalera dans le temps et qui concernera de nombreux partenaires fera d'abord l'objet d'une charte d'engagement à caractère politique qui explicitera le projet, ses principes et ses objectifs. La charte sera signée par l'ensemble des partenaires qui adhéreront à ces objectifs et s'engageront sur le principe d'une participation aux actions de la dernière phase.
- Cette 3e phase, la contractualisation, verra la mise au point d'un programme de fiches actions dans différents domaines : amélioration du service ferroviaire, de l'intermodalité, aménagements dans et autour des gares, aménagements de voirie, mise en place de signalétiques, et bien d'autres encore. Selon les thématiques, les compétences et les moyens de chacun, des contractualisations croisées seront engagées et la mise en œuvre pourra commencer dès 2011 pour certaines actions.

2. Le contexte

2.1. Les cadres de réflexion

2.1.1. Les grands documents transversaux 14

2.1.2. Les projets de territoire 15

2.2. Les démarches et projets locaux en lien avec l'axe Alès-Nîmes

2.2.1. Les zones urbaines : des quartiers en mutation 17
Le quartier gare d'Alès
Le quartier gare de Nîmes
Le nouveau quartier universitaire à Nîmes
Les zones urbaines sensibles

2.2.2. Les projets en périphérie urbaine 21
Le futur quartier urbain de la Porte nord à Nîmes
Les Hauts de Saint-Hilaire
Manduel-TGV
La ligne ferrée Alès Bessèges

2.3. Principaux éléments sur la mobilité

2.3.1. La ligne ferrée Alès-Nîmes 23
La ligne Alès-Nîmes hier et aujourd'hui
Les actions d'amélioration de la ligne Alès-Nîmes

2.3.2. Les réseaux de déplacements en lien avec la ligne ou desservant le même territoire 24
Les autres réseaux de transports en commun
Les autres actions d'amélioration de la mobilité ferroviaire
Les modes doux
L'amélioration de la mobilité routière

Le contrat d'axe met en œuvre sur un territoire précis des principes qui sont déjà en partie contenus dans les documents cadre, au premier rang desquels les SCOTs mais aussi le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT). Ces principes devront être déclinés dans les futurs PLU. Il s'appuie aussi sur une dynamique créée par des projets qui sont à l'étude ou déjà en phase opérationnelle.

2.1 Les cadres de réflexion

2.1.1 Les grands documents transversaux

- Le SRADDT

Le Conseil Régional Languedoc-Roussillon s'est doté le 25 novembre 2009 d'un nouveau Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire. C'est naturellement à cette échelle que s'inscrit d'abord un contrat d'axe concernant un territoire qui englobe deux agglomérations importantes de la région et le territoire compris entre les deux.

L'action en matière de transports de la Région est également déclinée dans le volet transport du Pacte Régional, ou encore le Schéma Régional des Transports en Commun (SRTC).

- Les schémas de cohérence territoriale

Les SCoTs constituent les documents de référence pour l'aménagement du territoire, dont se dotent les élus du territoire, et constituent naturellement les documents cadre de la réflexion contrat d'axe, qui s'inscrit strictement dans leurs orientations. Inversement, les orientations en termes de choix de développement du territoire du contrat d'axe, qui seront choisies pour des horizons dépassant ceux des ScoTs (valides 10 ans) seront probablement à intégrer dans les processus de révision des ScoTs.

Le territoire du contrat d'axe stricto sensu est à cheval sur deux SCoTs, ceux du Pays des Cévennes et du Sud du Gard. Mais la démarche concerne également à la marge quelques communes de l'ouest du SCoT de l'Uzège Pont-du-Gard (secteur de Saint-Dézéry, Garrigues Sainte-Eulalie…).

La partie sud du contrat d'axe, qui représente le secteur actuellement le mieux desservi par le train, relève du territoire du **SCoT du Sud du Gard**, plus précisément les 13 communes de la communauté de communes Leins Gardonnenque et 4 communes de Nîmes Métropole : Dions, La Calmette, St-Chaptes et bien sûr Nîmes. Ce ScoT, construit autour de la ville centre et de 79 autres communes réparties dans 7 EPCI, fut le premier opposable du département : il fut voté le 6 septembre 2007. Les principaux éléments intéressant le contrat d'axe sont :

- Articulation déplacements, habitat et emploi, en préconisant d'intégrer les déplacements dans toute opération nouvelle de construction ou d'urbanisme, en valorisant les transports en commun (train, TCSP nîmois, autres réseaux de TC) et les modes doux, afin de limiter la place de l'usage de la voiture individuelle dans les modes de transport ;
- Plus précisément, affirmation du potentiel fort que constitue l'étoile ferroviaire nîmoise et volonté de maintien de la trentaine de gares et haltes ferroviaires en activité, pour préserver l'avenir (incluant les haltes les moins bien utilisées et desservies) ;
- Principe de recentrage du développement urbain (habitat, équipements) dans les pôles urbains identifiés (la ville centre mais aussi des pôles secondaires, dont un bipôle La Calmette – St-Geniès-de-Malgoirès) ;
- 5% de « Bonus-développement » accordé aux communes disposant de gares ou haltes ferroviaires, même si elles ne constituent pas une polarité urbaine identifiée par le SCoT (cas de Fons, du fait de la présence sur son territoire de la halte de Fons – St-Mamert) ;
- Plafond de développement pour l'ensemble du territoire Nîmes Métropole de 17 850 logements dont 10 500 sur Nîmes et pour Leins-Gardonnenque de 900 logements à horizon 2015 (fin de validité du SCoT) ;
- Promotion de formes urbaines moins consommatrices de foncier, et priorité au renouvellement urbain en préconisant que les nouvelles constructions soient réalisées pour 33% au moins à l'intérieur des zones déjà urbanisées (zones U et AU du PLU déjà bâties) et 50% pour Nîmes ;
- Localisation préférentielle des sites d'activité en lien avec les noeuds d'échange.

La majorité des communes du contrat d'axe sont membres du Syndicat mixte **du Pays des Cévennes**, qui porte la réalisation du SCoT de même nom, par souci de cohérence entre les orientations du projet de pays et celles du SCoT. Celui-ci est en cours d'élaboration, mais quelques grands éléments intéressant le contrat d'axe ressortent déjà de ses orientations :

- Structuration du développement du territoire autour de polarités identifiées : la ville centre Alès mais aussi, pour le secteur contrat d'axe, Vézenobres, Lédignan et Anduze ;
- Valorisation de l'infrastructure ferroviaire (Alès-Nîmes mais aussi Alès-Bessèges ou Alès-Génolhac, via par exemple le projet d'utilisation du train dans le cadre du développement d'une filière bois dès 2007).

2.1.2 Les projets de territoire

- Le projet stratégique de territoire Alès-Nîmes

À l'occasion de la constitution de l'association Alès-Nîmes, il a été décidé de confier à un bureau d'études, SETEC Organisation, le soin de poser les premières pierres d'un projet commun de territoire entre les deux communautés d'agglomération.

Ce projet a vu le jour en 2008, après les premières assises Nîmes-Alès et un travail avec les services et l'agence d'urbanisme.
Ce projet vise à renforcer la cohésion entre les deux agglomérations et à s'ouvrir à d'autres partenaires.

Il dégage trois grands enjeux :
- Des enjeux d'aménagement, répondre aux conséquences de la forte croissance démographique ;
- Des enjeux de développement, dépasser les limites de l'économie résidentielle et attirer des activités de production recherche à forte valeur ajoutée ;
- Des enjeux de rayonnement, prendre sa place dans l'arc méditerranéen et rechercher un leadership.

Cinq axes de développement ont été mis en avant :
1-Construire une armature territoriale. La démarche de contrat d'axe déroule cet objectif ;
2-Innover dans les politiques publiques ;
3-Diversifier l'économie et faire monter le niveau de gamme ;
4-Faire émerger une identité et une gouvernance commune. De là est née l'entente Nîmes-Alès qui devrait déboucher sur la création du future pôle métropolitain telle qu'envisagée par la réforme des collectivités territoriales ;
5-Savoir vendre le territoire.

- Les projets d'agglomération

Le **Grand Alès** fut la première des communautés d'agglomération gardoises à se doter d'un projet de territoire en 2003, et parmi les premières communautés de la région.

Son projet d'agglomération, s'il n'évoque pas la question du train ou des choix privilégiés de secteurs d'urbanisation, donne néanmoins de premiers éléments importants sur la volonté politique à l'œuvre dans le secteur alésien. Sur ses 5 axes (6 depuis la révision de 2007), les 2 premiers sont importants à intégrer dans la réflexion contrat d'axe : le « projet urbain » et les « générateurs de trafic ».

Ce qui ressort, c'est le souhait combiné (et concrétisé depuis) d'animer la ville, et en particulier le centre d'Alès, par une activité commerciale, économique et festive, de générer de nouvelles pratiques et de contribuer plus largement à faire vivre la « place » alésienne (rôle des échanges et synergies économiques aussi). Les questions de facilitation de la mobilité et de désenclavement sont donc importantes dans l'optique d'un tel projet. Et un rabattement efficace vers le centre d'Alès mais aussi un accès facilité à Nîmes, Montpellier, le Gard rhodanien et les autres villes et secteurs importants pour Alès apparaissent comme des enjeux majeurs pour l'agglomération.

Nîmes Métropole s'est également dotée d'un projet d'agglomération en 2007. Le premier des 4 grands axes du projet touche la question de l'articulation entre mobilité et urbanisme : *renforcer les politiques de déplacement pour la mobilité des biens et des personnes*.

Ce projet a été enrichi en 2009 par une démarche prospective à 2030 qui projette une « Ville archipel » multipolaire fortement articulée sur les transports collectifs et l'intermodalité. La réflexion est menée à l'échelle de bassins versants qui reprennent les grands axes historiques d'accès à Nîmes (l'axe Alès-Nîmes en est un), chaque bassin versant s'organisant autour d'une polarité où équipements, logements, services seront renforcés. L'environnement, le paysage, le territoire agricole, sont perçus comme des valeurs positives à protéger et mettre en scène. Cette démarche intègre une croissance démographique à l'œuvre depuis des décennies qui, si elle se poursuivait, conduirait a une croissance de 80 000 habitants sur Nîmes Métropole à l'horizon 2030. Le projet prévoit une croissance plutôt recentrée sur Nîmes de 50 000 habitants à l'horizon 2030. Il est compatible avec une croissance moins élevée.

- Les projets de territoire des communautés de communes

Les communautés de communes n'ont pas, comme les communautés d'agglomération, la nécessité à se doter de projets de territoire comme base de contractualisation. Néanmoins, certaines d'entre elles souhaitent encadrer leur action et lui donner plus de lisibilité par un projet. C'est le cas de deux des communautés de communes du territoire contrat d'axe.

La **communauté de communes Leins Gardonnenque** a engagé une réflexion commune dès 2005-2006, avec un diagnostic de territoire. Celui-ci fut complété par différents documents de réflexion et d'orientation thématiques, jusqu'à l'élaboration d'un projet global de territoire en 2009-2010.

Celui-ci intègre parfaitement différents aspects de la démarche contrat d'axe :

- Favoriser un développement urbain intégrant la problématique de la mobilité, en mettant l'accent sur le train (qui dessert correctement l'essentiel du territoire communautaire) mais aussi les modes doux (création d'un réseau cyclable et de sentiers connecté notamment aux gares) ;
- Conduire une réflexion commune et cohérente sur la structuration du territoire communautaire (polarités, zones d'activités, choix de secteurs de développement urbain privilégiés, secteurs à protéger, etc.) ;
- Démultiplier les coopérations avec les territoires voisins (dont ceux du contrat d'axe) sur de grandes thématiques nécessitant une grande échelle pour être correctement appréhendées.

La **communauté de communes Autour d'Anduze** a lancé également en 2009 un processus d'élaboration concertée d'un projet de territoire. Celui-ci n'est pas à ce jour finalisé, mais quelques-unes de ses pré-orientations peuvent d'ores et déjà alimenter les réflexions contrat d'axe dans les communes concernées (Ribaute-les Tavernes, Cardet, Lézan). Un choix de forme de développement est choisi : urbanisation respectueuse du cadre de vie et habitat accessible à tous. Cela passe par un choix de développement urbain limité et maîtrisé (création d'un outils de type SEM).

Parmi les grandes orientations de ce projet de territoire, plusieurs rejoignent exactement la philosophie du contrat d'axe, et sont à intégrer étroitement à la réflexion :

- Réalisation d'un schéma intercommunal urbanisme/transports ;
- Promotion du transport en commun (véhicules équipés au gaz) et du co-voiturage ;
- Coopération en matière de transports entre EPCI ;
- Mise en place d'outils de participation des citoyens ;
- Utiliser l'ancienne voie ferrée Anduze-Mas des Gardies pour améliorer la mobilité (routière ou modes doux, selon les secteurs et choix qui seront faits);
- Plus largement, développement des modes doux (par exemple le long du Gardon d'Anduze)

- Les projets de pays

Les pays, bien que ne constituant pas des strates administratives à part entière, sont des territoires de projet à l'échelle intercommunautaire.

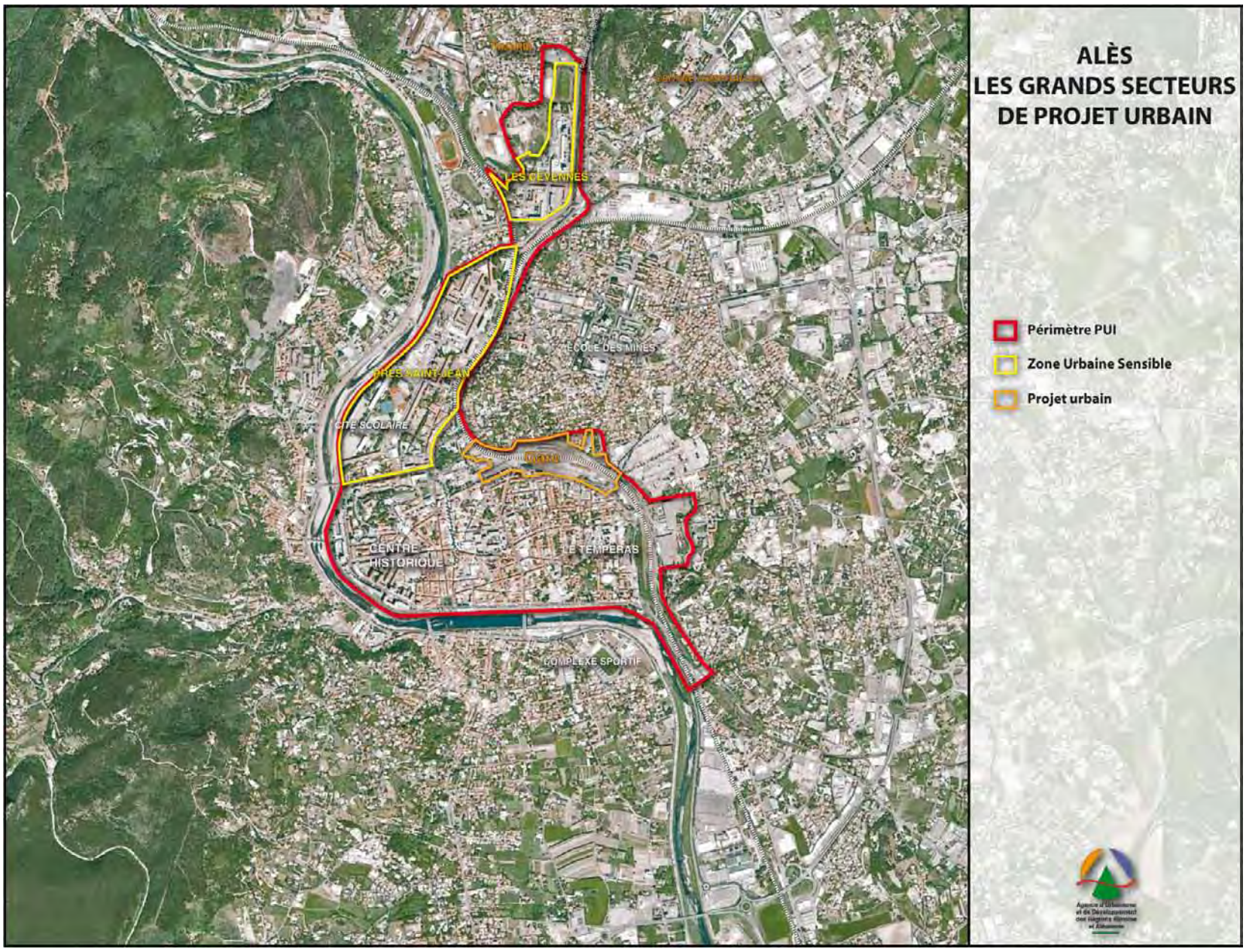
Le territoire contrat d'axe est à cheval entre ceux du Pays des Cévennes et du Pays Garrigues-et-Costières de Nîmes, et à la marge des Pays de l'Uzège Pont-du-Gard et du Pays Vidourle-Camargue.

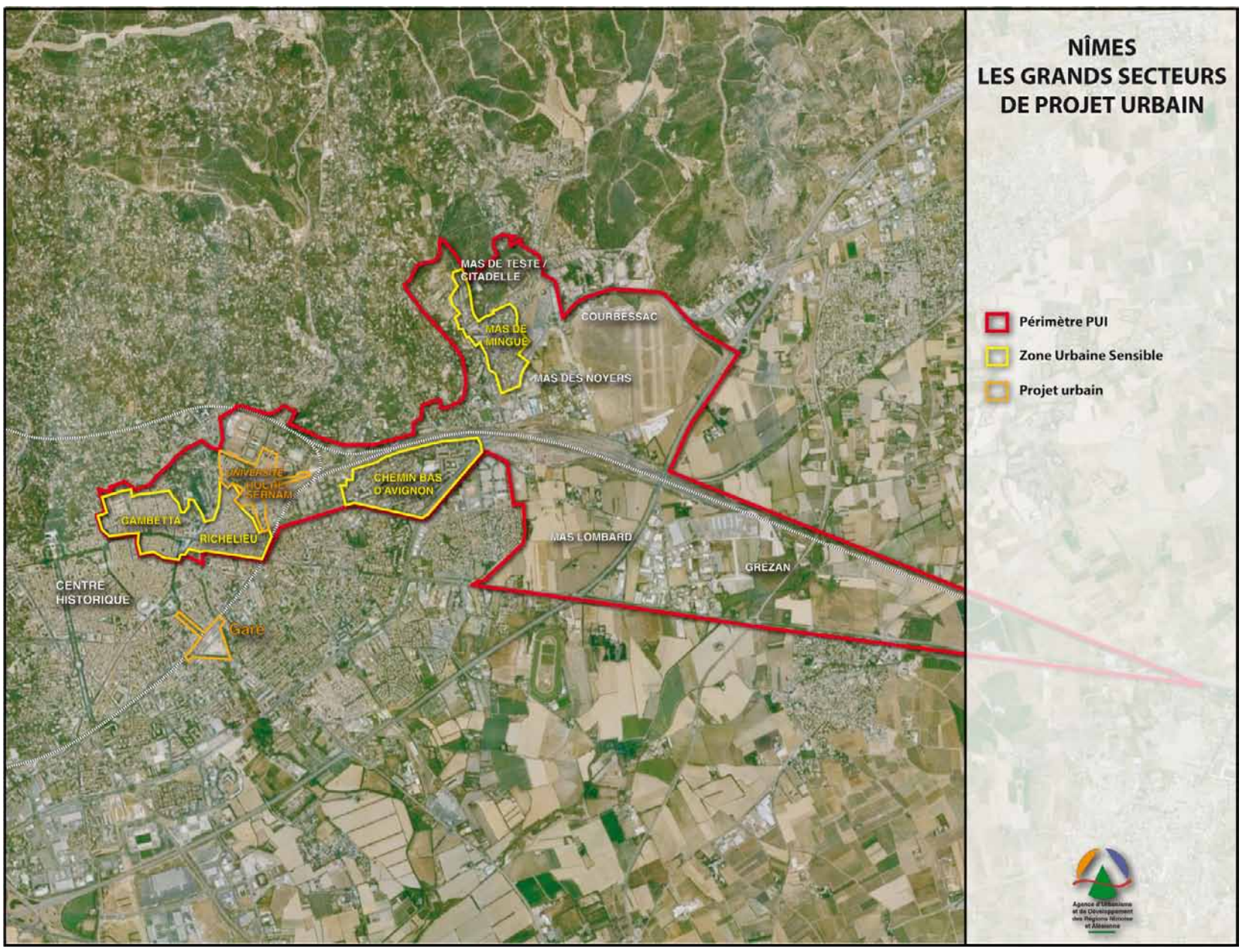
Néanmoins, les orientations des projets de ces différents pays et leur volet opérationnel (contrats de pays et fiches-action) ne touchent pas ou peu à la question de l'urbanisation et de la mobilité, thématiques du contrat d'axe sauf au titre des actions liées au tourisme (création de sentiers, de voies vertes…). Le contrat d'axe devra intégrer la dimension touristique en abordant, au-delà de la question des déplacements quotidiens, au cœur des réflexions sur la mobilité, celle des déplacements touristiques, ce secteur représentant une part importante de l'activité économique locale. L'articulation avec les orientations des différents projets de pays sera donc importante.

2.2 Les démarches et projets locaux en lien avec l'axe Alès-Nîmes

Des projets d'envergure ont été engagés dans les deux agglomération en lien direct avec la ligne férrée : projets urbains des quartiers-gare des deux villes, aménagement du quartier universitaire à Nîmes avec la perspective d'ouverture d'une halte nouvelle, quartiers en mutation dans les périmètres du PUI ou à proximité, construction d'un quartier nouveau à la Porte Nord de Nîmes autour d'un pôle d'échange multimodal, projet des Hauts de Saint-Hilaire dans le sud alésien, projet de territoire autour de la future gare TGV à Manduel, et projet de sauvegarde et de redéploiement de la ligne Alès-Bessèges.

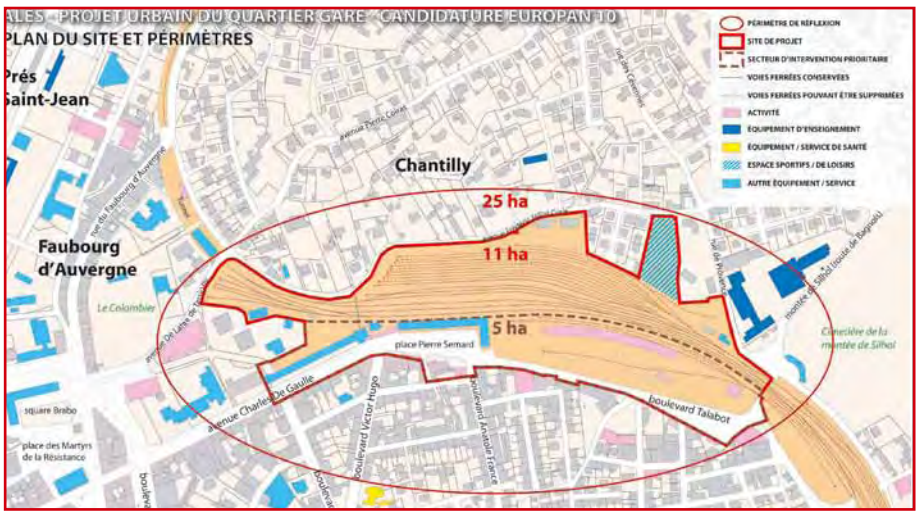
2.2.1 Les zones urbaines : des quartiers en mutation





Le quartier gare d'Alès

La ligne ferroviaire et la gare d'Alès tangentent le centre ville historique. Depuis la fermeture des mines de charbon et la réduction de l'activité industrielle une surface importante de terrains ferroviaires n'est plus utilisée, en particulier une dizaine d'hectares sur la plate-forme de la gare, constituant une opportunité foncière rare en cœur de ville. C'est pourquoi la Ville d'Alès a décidé d'étudier la faisabilité d'une opération d'aménagement, avec comme objectif d'élargir son centre ville sur ce domaine là, de réduire la coupure urbaine formée par les voies, l'ambition étant d'y ériger un éco-quartier où les déplacements et l'intermodalité tiennent une place importante. Ce projet prévoit également environ 300 logements, des équipements publics et privés. Le site a été proposé au concours d'idées Europan s'achevant en janvier 2010 par une sélection de trois projets par le jury international. La procédure de désignation de l'urbaniste et de mise en œuvre du projet urbain est actuellement à l'étude. Celle-ci s'articulera avec les études opérationnelles du pôle d'échanges multimodal confiées à AREP, qui intègrera la gare ferroviaire, la gare des bus et les autres dessertes de la gare.



Le périmètre d'étude autour de la gare d'Alès

Le quartier gare de Nîmes

Le moteur de cette opération dénommé triangle de la gare a été constitué par la modernisation restructuration de la gare centrale de Nîmes pour accueillir en 2001 les rames TGV et accroître ses capacités d'accueil des TER.

Une ZAC a été créée sur d'anciennes friches industrielles afin de désenclaver le sud de la gare, d'embellir ce quartier et de profiter du dynamisme entraîné par l'activité de la gare pour y faire sur 3 hectares et demi, un quartier nouveau, d'affaires, d'équipements - notamment une gare routière - et de logements. Cette opération lourde est en cours de réalisation et de commercialisation. Le réseau de transport en commun a également été restructuré pour mieux desservir la gare. Au nord, entre la gare et les Arènes, un vaste programme de restructuration et d'embellissement de l'espace public est en cours.

Vue aérienne du site de la ZAC gare centrale de Nîmes

Le nouveau quartier universitaire à Nîmes

Une partie des bâtiments de l'ancien hôpital Doumergue sera réhabilitée et transformée en site universitaire dont la première tranche sera livrée en 2013 et pourra accueillir à terme 1500 étudiants. Une cité universitaire de 160 chambres vient déjà d'ouvrir ses portes lors de cette rentrée universitaire 2010. 140 autres chambres sont prévues à terme. Ce projet universitaire s'inscrit dans un programme plus vaste puisque ce sont une vingtaine d'hectares qui font l'objet d'une opération d'aménagement selon un plan d'urbanisme élaboré par l'équipe Grumbach-Duval-Stucky. Cette opération, qui entre en phase opérationnelle, comprendra en outre un millier de logements et des équipements publics à vocation culturel. Le nouveau quartier sera desservi par un axe lourd de transport en commun dont les études d'insertion sont en cours, prolongeant le TCSP actuellement en construction. Il est également prévu qu'il soit desservi par une halte ferroviaire qui sera aménagée sur la ligne Alès-Nîmes, à l'intersection de la rue Faïta, point de connexion avec l'axe TCSP prolongé. Ce point d'échange comprendra également un petit parc de stationnement relais.

Plan masse du projet de renouvellement urbain du quartier Hoche-Sernam réalisé par "Antoine GRUMBACH et associés" (2007)

Les zones urbaines sensibles

La ligne ferrée est également très proche de deux quartiers classés en ZUS (zone urbaine sensible) faisant l'objet d'un programme de rénovation urbaine, celui des Prés-Saint-Jean à Alès et celui du Chemin-bas-d'Avignon à Nîmes. L'opération de l'écoquartier de la gare à Alès actuellement en phase d'étude intègre le besoin d'articulation avec les Prés-Saint-Jean pour contribuer au désenclavement physique de ce quartier vers le centre ville et vers la gare, pour que les habitants puisse utiliser le train et les services du pôle multimodal. À Nîmes, une halte nouvelle est envisagée sur la ligne ferroviaire dans le nouveau quartier Hoche en cours de restructuration ayant une vocation université, habitat, équipement public. Cette halte permettra aussi de répondre aux besoins de mobilité du quartier limitrophe de Chemin-Bas-d'Avignon qui sera également desservi par une ligne de transport en commun en site propre.

Vue aérienne du quartier ANRU des Prés Saint-Jean à Alès

Chemin Bas d'Avignon à Nîmes
(Projet Urbain ANRU)
aménagement du Carré Saint-Dominique

Le quartier du Mas de Mingue
au nord-est de Courbessac

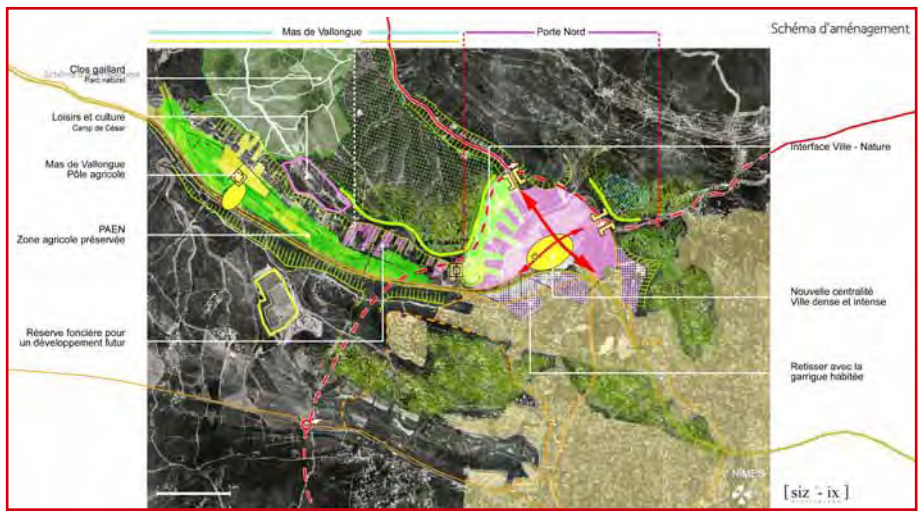
Le quartier Richelieu avec,en premier plan
à gauche, le quartier Gambetta

2.2.2 Les projets en périphérie urbaine

Le futur quartier urbain de la Porte Nord à Nîmes

Ce projet d'écoquartier se situe dans une perspective à long terme.

Il s'agit de créer un très grand quartier d'environ 20 000 habitants, de conception écologique, en réponse à la croissance urbaine très forte que connaît Nîmes et sa région. Ce « morceau » de ville devrait être doté de tous les équipements et de l'activité d'un pôle de cette importance et être parfaitement relié à la ville existante. C'est pourquoi le quartier sera très fortement structuré autour des transports collectifs, avec la création d'une nouvelle gare sur la ligne Alès Nîmes constituant le centre du nouveau quartier et le prolongement des lignes TCSP de Nîmes Métropole. Il s'agit d'une démarche complexe et ambitieuse pour laquelle une première analyse du site a été conduite par l'agence d'urbanisme qui a servi de fondement à une demande de création de ZAD de 336 ha obtenue en juin 2010. Une étude de programmation a également été faite et a permis la rédaction d'un cahier des charges pour la procédure de recrutement d'un urbaniste en chef en 2011.



"Siz'Ix architectes" : schéma d'aménagement du secteur de la Porte Nord de Nîmes (2009) mission de préfiguration et de programmation

Les Hauts de Saint-Hilaire

La commune de Saint-Hilaire-de-Brethmas, avec la communauté d'agglomération du Grand Alès, est porteuse de cet important projet périurbain. Celui-ci n'est pas en rapport direct avec la question ferroviaire, étant éloigné de la voie ferrée, mais ses implications méritent d'être intégrées à la réflexion contrat d'axe car certaines touchent à la problématique du développement urbain et du rabattement.

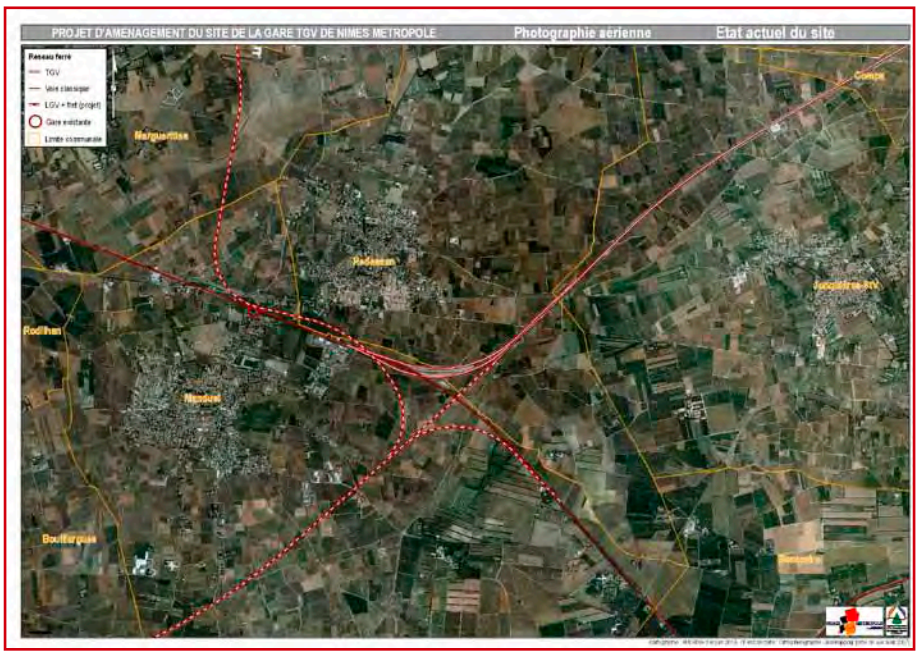
Il s'agit principalement d'un projet de zone golfique d'environ 170 ha (9 trous+18 trous et équipements d'accueil) situé à l'est de la commune, en lien avec le Mas de la Rouquette, haut lieu de séjour touristique du sud alésien, qui pourrait être aménagé entre 2011 et 2012. Le projet intègre également l'aménagement d'une zone d'activités économiques hi-tech dans le secteur Trouillas/Route d'Uzès, en complément et prolongement de la zone du CAPRA à Méjannes-les-Alès, mais aussi une dimension habitat importante (210 villas et 25 maisons du golf, plus 75 logements en petits collectifs, sur environ 16 ha, en prolongement est du village et sud du hameau de Trouillas). Pour desservir tous ces nouveaux secteurs, outre la création de deux voies structurantes internes à la commune, il est prévu la création du premier tronçon d'une grande rocade de contournement sud de l'agglomération alésienne.
Le développement urbain envisagé de Saint-Hilaire n'est pas neutre par rapport à la réflexion contrat d'axe. Il renforcera le poids du périurbain sud alésien, et pourrait jouer dans le choix de la création d'une nouvelle halte ferroviaire. Néanmoins, le report du développement de Saint-Hilaire sur la partie sud-est de la commune, combiné aux facilités de déplacement que permettra la grande rocade sud, pourraient paradoxalement développer des flux de circulation plus importants en direction de l'échangeur de Vézénobres et justifier davantage le choix de ce secteur pour l'implantation d'une nouvelle halte ferroviaire, plutôt qu'à Saint-Hilaire même.

Vue aérienne de Saint-Hilaire-de-Brethmas avec en fond le secteur du site des Hauts de Saint-Hilaire

Manduel-TGV

Depuis 2001 les TGV arrivent en gare de Nîmes après avoir quitté la ligne à grande vitesse qui s'interrompt au niveau de la commune de Manduel. La continuation de la ligne à grande vitesse est prévue à l'horizon 2016 jusqu'à Montpellier (et, à l'horizon 2020, jusqu'à Perpignan). Deux gares nouvelles sont envisagées sur la nouvelle ligne, l'une à Montpellier qui sera opérationnelle en 2016, l'autre à Manduel. Nîmes métropole a retenu le site de Manduel pour une gare nouvelle, elle a reçu l'aval du conseil d'administration de RFF et du gouvernement. Cependant le projet de gare ne fait pas partie de la DUP de la ligne, ni du plan de financement soumis à PPP. Elle devra faire l'objet d'un financement à part. Cependant la gare de Manduel pourrait être ouverte avant la mise en service de la LNMP.

Le site de Manduel est au croisement des lignes grande vitesse et TER, la future gare sera donc interconnectée. La région nîmoise disposera alors d'un doublet de gares TGV, la gare actuelle de Nîmes centre où quelques rames continueront à s'arrêter (les destinations et les missions n'ayant pas encore été précisées) et la gare de Manduel, qui accueillera l'essentiel de l'activité TGV. Les deux gares seront reliées par un système de transports en commun qui reste à définir. La gare TGV de Manduel deviendra le « second » centre de l'étoile ferroviaire nîmoise aujourd'hui articulée sur la gare centrale. Elle sera la nouvelle grande porte d'entrée dans le territoire gardois, au coeur d'un environement de grande qualité qui fait l'objet d'un classement en zone Natura 2000.



Vue aérienne du site Manduel-TGV

La ligne ferrée Alès Bessèges

Alès constituait il y a quelques années encore un petit carrefour ferroviaire : étape sur le chemin du Cévenol (Marseille-Paris via le Massif central), elle était également le point de départ d'une jonction ferroviaire suivant le piémont des Cévennes (elle-même connectée à plusieurs petites lignes secondaires) jusqu'en Ardèche et rejoignant plus au nord Lyon. Une ligne partait également d'Alès pour rejoindre Saint-Jean-du-Gard mais aussi Quissac et Sommières (d'où on pouvait rallier Montpellier et Le Vigan). Une ligne reliant Alès au Gard rhodanien fut même ébauchée, avant que les fermetures de ligne ne commencent à toucher le réseau ferroviaire français. Aujourd'hui, l'unique vestige de ce réseau autour d'Alès, en dehors de l'axe principal Nîmes-Alès-Clermont, est constitué par la ligne Alès-Bessèges.

Néanmoins, un manque d'entretien de la ligne combiné à une baisse de la fréquentation (les deux étant intimement liés) la menace de fermeture rapide, si rien n'est fait pour y remédier. Une forte mobilisation existe dans le bassin alésien et les secteurs desservis pour sauver la ligne, d'autant plus que la croissance des trafics routiers aux entrées est d'Alès, génératrice de ralentissements, rendrait l'usage du train parfaitement adaptée à une partie de la population du grand est alésien, au moins jusqu'à Saint-Ambroix.

La réflexion sur l'amélioration de la desserte sur la ligne Nîmes-Alès dans le cadre du contrat d'axe doit intégrer celle concernant la ligne Alès-Bessèges, car les deux sont liées (correspondances efficaces à établir, communication…).

Vue aérienne Alès-Bessèges

2.3 Principaux éléments sur la mobilité

2.3.1 La ligne ferrée Alès-Nîmes

La ligne Alès-Nîmes hier et aujourd'hui

La ligne dite des Cévennes relie depuis 1840 Alès à Beaucaire via Nîmes, sa vocation première était industrielle. Elle fut prolongée vers le Nord à travers les Cévennes et les premiers convois réguliers remontant jusqu'à Clermont-Ferrand apparurent en 1870. Le terminus actuel est Clermont, mais jusqu'à il y a quelques années, un train unique empruntait la ligne jusqu'à Paris, sous plusieurs appellations : « Le Parisien », « Le Paris-Nîmes » ou « Le Cévenol », malgré le fait que la ligne ne put jamais devenir une véritable alternative à la ligne de la vallée du Rhône, beaucoup plus rapide dès l'origine et qui le devint de plus en plus, alors que la ligne traversant le Massif central ne permettait pas de gains significatifs de vitesse.

La ligne constitue aujourd'hui la principale ligne « affluente » sur la ligne de l'axe littoral, reliant Perpignan à Tarascon (le réseau ferré régional étant constitué pour l'essentiel d'un axe principal sur lequel viennent se connecter des lignes secondaires).

De Nîmes à Alès (47km), la ligne, non électrifiée, est à double voie. La vitesse maximale y est de 120km/h (80 à 100km/h pour le fret). Elle est fermée à la circulation de 22h à 6h.

La ligne emprunte, entre la gare de Nîmes centre et le quartier de Courbessac, situé à l'est de la commune, un tronçon de l'axe littoral reliant Nîmes à Tarascon. La jonction avec la partie propre de la ligne se fait par un rebroussement ferroviaire à Courbessac, la jonction directe entre Alès et Nîmes n'ayant jamais été réalisée. La ligne traverse ensuite les quartiers nord de Nîmes, marquant approximativement la limite entre la ville dense et le secteur des garrigues habitées, puis rejoint la route d'Anduze peu après sa jonction avec la RN106, à l'entrée nord de Nîmes (secteur désigné actuellement comme « Porte Nord »). Une gare y était ouverte jusqu'à la fin des années 80, au Mas de Ponge. La ligne suit la route d'Anduze à travers la petite plaine de Vallongue, avant de rejoindre la Gardonnenque à Gajan. Sa traversée de la Gardonnenque se fait au pied du massif du Bois des Leins, où sont concentrées l'ensemble des gares et haltes toujours en activité : Fons Saint-Mamert, Saint-Geniès-de-Malgoirès, Nozières-Brignon et Boucoiran. Elle traverse le Gardon à Ners, puis poursuit vers le Nord, serpentant au pied des collines du secteur de Vézenobres, où la rejoint au niveau de l'ancienne gare de Mas des Gardies une petite ligne à voie unique aujourd'hui déposée, celle de Saint-Jean-du-Gard et Anduze (réutilisée dans sa partie montagneuse par le petit train à vapeur des Cévennes), et qui permettait aussi de rejoindre Sommières. Le trajet se termine en ligne droite quasi continue jusqu'à la gare d'Alès. Deux autres petites gares disparues se trouvaient aussi dans ce secteur : Saint-Hilaire-de-Brethmas et Tempéras.

Nîmes

Fons/Saint-Mamert

Saint-Geniès-de-Malgoirès

Nozières-et-Brignon

Boucoiran

Alès

Les actions d'amélioration de la ligne Alès-Nîmes

Au-delà de l'implication croissante du Conseil Régional dans les transports ferroviaires (notamment l'achat d'un important parc de matériel roulant moderne), des investissements lourds sont faits sur la ligne Alès-Nîmes plus spécifiquement.

Deux équipements importants pour l'amélioration de la ligne sont d'ores et déjà lancés, les travaux ayant commencé en 2010 (financés respectivement par le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 et l'actuel Contrat de Projet 2007-2013) : le viaduc de Courbessac et le BAPR, un système automatisé de gestion des circulations.

La réalisation du viaduc, dit « Jean Bouin », en cours de construction, constitue la pièce maîtresse de l'amélioration de la ligne. Son objet est de corriger une anomalie héritée des temps de la construction des réseaux ferroviaires : l'absence de jonction directe entre Alès et la gare de Nîmes centre, toutes les circulations venues de la ligne d'Alès devant aujourd'hui rejoindre la ligne principale Nîmes-Tarascon dans le quartier de Courbessac puis s'arrêter en voie avant de rebrousser chemin en empruntant la ligne principale afin de rallier la gare centre. Un tel archaïsme fait perdre près de 8mn de trajet entre les deux villes sans compter les nombreux sillons consommés sur la ligne principale afin d'intégrer les trains venant de la ligne Alès-Nîmes. Le viaduc va donc permettre non seulement de faire gagner du temps mais aussi de faire passer la voie par-dessus le faisceau de voies de l'axe littoral, particulièrement dense à l'endroit en question, en limitant l'impact sur les autres circulations à sa seule insertion au débouché du viaduc, au niveau du Pont de Justice.

La modernisation de la ligne a également été financée, avec la mise en place d'un Bloc Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR), qui permettra de doubler le nombre de cantons sur la ligne et donc d'augmenter le trafic ferroviaire sur la ligne.

L'amélioration de la signalisation dans l'entrée est de Nîmes (passant notamment par la suppression de postes ferroviaires), également en cours, permettra aussi d'améliorer la gestion du réseau.

Les actions qui seront entreprises dans le cadre du contrat d'axe constitueront une façon d'optimiser ces différents investissements en allant plus loin encore.

2.3.2 Les réseaux de déplacements en lien avec la ligne ou desservant le même territoire

Les autres réseaux de transports en commun

Le territoire du contrat d'axe, en dehors de la desserte par le train dont il bénéficie en partie, est également desservi par d'autres modes de transports en commun.

Le réseau départemental Edgard, mis en place en septembre 2009, à destination principale des élèves et collégiens du département mais de plus en plus ouvert aussi aux autres catégories d'usagers, assure une desserte régulière d'un certain nombre de communes du contrat d'axe, avec les trois grandes lignes Alès-Nîmes (empruntant une partie de la rive gauche du Gardon, contrairement à la ligne ferrée), Anduze-Nîmes et plus à la marge pour le territoire du contrat d'axe Le Vigan Nîmes. Des lignes secondaires rabattent également sur l'axe : Uzès-Brignon et Uzès-Alès via Saint-Hilaire-de-Brethmas.

Une grande moitié nord du territoire du contrat d'axe est également desservi finement par le réseau N-Tech, qui déborde du périmètre de la seule communauté d'agglomération du Grand Alès pour englober de nombreuses communes du bassin alésien élargi (jusqu'à Saint-Hippolyte-du-Fort à l'Ouest).

Au sud, c'est le réseau Tango de Nîmes Métropole qui, au-delà de la ville centre, alimente en bus les communes de La Calmette, Dions et Saint-Chaptes.

Nîmes est également en train de se doter d'un réseau de Transports en Commun en Site Propre (TCSP), avec une première ligne centre/A54 en cours de réalisation, qu'empruntera un Bus à Haut Niveau de Service. La seconde ligne Saint-Césaire/Marguerittes pourrait être à terme connectée à la ligne Alès-Nîmes via une future halte ferroviaire Université, dans le quartier Hoche.

Les autres actions d'amélioration de la mobilité ferroviaire

Le Contournement Nîmes Montpellier

En matière ferroviaire, un changement majeur est programmé à l'horizon 2016, qui affectera tout le fonctionnement du réseau dans le Gard : la mise en service du contournement Nîmes-Montpellier, second tronçon de la ligne à grande vitesse entamée avec le tronçon Les Angles-Manduel, et devant se poursuivre à l'occasion de la réalisation du dernier et plus long tronçon jusqu'à Perpignan : la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Le CNM n'aura pas d'impact direct sur la ligne Alès-Nîmes, mais indirect, en permettant une répartition nouvelle des circulations ferroviaires sur l'axe principal Montpellier-Tarascon. Effectivement, un des intérêts du CNM est d'être mixte grande vitesse / fret, et de permettre donc un transfert d'un maximum de trains de marchandises vers la ligne nouvelle, au profit des zones urbaines traversées jusque là par des convois de fret (Nîmes, en l'occurrence). En conséquence, cela pourrait permettre à davantage de circulations de la ligne Alès-Nîmes de s'insérer sur l'axe prin-

cipal, car cette ligne, tout comme celles du Grau-du-Roi ou de rive droite du Rhône, n'accèdent pas directement à la gare de Nîmes centre et doivent au préalable s'insérer sur la ligne principale Montpellier-Tarascon, actuellement très chargée, et aux sillons utilisables pour de l'insertion de lignes secondaires limités.

L'amélioration de l'insertion de la ligne du Grau-du-Roi sur l'axe Montpellier-Nîmes

Bien qu'extérieure au secteur contrat d'axe, cette ligne constitue un prolongement naturel de certaines circulations venant d'Alès, et des services Alès-Le Grau-du-Roi directs sans arrêt en gare de Nîmes existent en période estivale, et ont vocation à se développer à l'avenir.

Les projets d'amélioration concernant cette ligne intéressent donc aussi le contrat d'axe Alès-Nîmes : la gare de Saint-Césaire doit être déplacée vers l'ouest et dotée de quais indépendants au sud du bâtiment voyageurs afin d'y accueillir les trains de la ligne du Grau-du-Roi, afin qu'ils ne s'arrêtent plus comme aujourd'hui en voie principale Montpellier-Nîmes et ne « consomment » plus de sillons que pour s'insérer dans sur la ligne plus à l'est.

La réouverture de la ligne de rive droite du Rhône aux voyageurs

Ce projet doit permettre à moyen terme que 7 circulations quotidiennes soient réouvertes au trafic voyageurs (la ligne étant depuis longtemps uniquement dédiée au fret) entre Nîmes et Pont Saint-Esprit via Marguerittes, Remoulins, Villeneuve-lez-Avignon et Bagnols-sur-Cèze.

Aucune connexion directe avec la ligne Alès-Nîmes n'existe, mais l'ouverture pourrait créer de nouvelles destinations pour des usagers de la ligne Alès-Nîmes, avec correspondance en gare de Nîmes, en particulier si la connexion ferrée entre Remoulins et le Pont du Gard était exploitée à des fins touristiques.

Le cadencement régional

A l'instar des régions voisines, la Région Languedoc-Roussillon a entrepris de réorganiser totalement les services et horaires des trains, dans un objectif d'optimisation de l'utilisation du réseau (en intégrant le partage entre types de circulations différentes : TER, fret, TGV, autres services inter-régionaux ou internationaux) et de clarification des fiches-horaires, afin que les usagers potentiels s'approprient plus facilement le train.

L'horizon de mise en place est 2013.

Les actions en faveur de l'intermodalité

Au-delà des améliorations sur les différents réseaux, un travail important est également conduit sur l'intermodalité.

Ainsi, le Conseil Régional a signé des protocoles d'intermodalité avec toutes les A.O.T. (en l'occurrence le Conseil Général du Gard et les deux communautés d'agglomération de Nîmes Métropole et du Grand Alès). Cela a notamment permis de mettre en œuvre l'abonnement Kartatoo à destination des salariés et des étudiants : un abonnement permettant de voyager de façon illimitée avec le TER, sur le trajet choisi, ainsi que sur les réseaux urbains de la zone de départ et de la zone d'arrivée (le zonage intégrant aussi la halte de Saint-Geniès-de-Malgoirès comme point de départ/arrivée possible).

Le Conseil Général, avec la mise en place du nouveau réseau Edgard, a également intégré la nécessaire complémentarité entre réseaux, en articulant notamment un mini-réseau de desserte de la halte ferroviaire de Saint-Geniès-de-Malgoirès.

Les modes doux

Si la situation est peu favorable aux modes doux dans le territoire du contrat d'axe, des efforts commencent à être faits.

Le Conseil Général du Gard s'est doté d'un Schéma départemental cyclable, sur lequel le contrat d'axe s'appuiera, et localement des initiatives intéressantes sont prises. Ainsi, la communauté de communes Leins-Gardonnenque travaille sur la mise en place d'un réseau cyclotouristique et de sentiers connecté aux grands équipements, dont les haltes ferroviaires. La communauté de communes Autour d'Anduze conduit une réflexion sur la création également d'un réseau de voies vertes, qui pourrait se rabattre sur l'axe ferré via le pont sur le Gardon de l'ancienne voie ferrée Anduze-Mas des Gardies. Les ville d'Alès et de Nîmes se sont également lancées dans la réalisation de réseaux cyclables, Alès promouvant aussi l'usage du vélo par des aides à l'acquisition de bicyclettes.

L'amélioration de la mobilité routière

L'amélioration de la mobilité passe également par l'amélioration des infrastructures routières, même si le coût qu'elle représente, croisé aux nouveaux choix publics en matière d'investissement sur la mobilité (de moins en moins portés sur ça) les rend de plus en plus difficiles à financer. En outre, il paraît assez évident que développer des voies rapides, en favorisant l'usage de la voiture individuelle, peut être contradictoire avec la promotion de l'usage du train. Néanmoins, des voiries efficaces permettent aussi de faciliter l'usage des transports en commun routiers (tout aussi importants que le train), et peuvent aussi, paradoxalement, favoriser dans des cas particuliers, comme on en trouve sur l'axe Alès-Nîmes, un rabattement facile vers la voie ferrée.

Les contournements routiers de Nîmes

Deux grands projets de contournement ont été envisagés :

- la rocade nord, portée par le Conseil Général, suivant la limite du Camp des Garrigues et rejoignant l'axe littoral à proximité de l'échangeur de Nîmes Est,

- Le contournement ouest, enjambant du nord au sud les routes d'Anduze, de Sauve et de Sommières avant de rejoindre l'A9 au niveau d'un nouvel échangeur autoroutier à créer à hauteur de Milhaud, étudié par l'Etat, qui ne l'a néanmoins pas retenu dans le Schéma National des Infrastructures de Transports. Il joue un rôle majeur dans le désenclavement d'Alès. Il permettra de pacifier l'actuelle N106 en traversée de Nîmes et d'en faire un axe fort TC connecté à la Porte Nord.

L'un et l'autre constitueraient un lien entre la RN106 à 2x2 voies et l'autoroute, créant une continuité routière rapide et directe, sans transition par Nîmes, entre Alès et l'axe littoral.

Compte tenu de la lourdeur de l'un ou l'autre chantier, de l'indispensable règlement des questions de maîtrise d'ouvrage et de financement, mais aussi du délai nécessaire à la réalisation du tronçon La Rouvière - Porte nord, la ligne ferrée Alès-Nîmes peut réellement devenir compétitive par rapport aux déplacements routiers pendant une vingtaine d'années .

La grande rocade d'Alès

Premier tronçon en cours de réflexion d'une grande rocade de contournement sud de l'agglomération alésienne, reliant les ronds-points de Méjannes et de Vézenobres nord via le sillon de la D131 puis le petit vallon de la Coste.

A terme, l'enjeu est de rejoindre vers le nord la route de Bagnols dans un premier temps, et la route de Saint-Ambroix dans un second temps, afin d'éviter tout transit routier via le périphérique d'Alès, de plus en plus encombré. Un autre enjeu important (et tout particulièrement dans la perspective contrat d'axe) est le franchissement du Gardon, afin de relier l'échangeur de Vézenobres à la RN110 et St-Christol, où une rocade de contournement de la ville sera prochainement opérationnelle, ce qui créera une continuité routière rapide du sud-ouest jusqu'au nord-est d'Alès.

Un telle rocade pourrait paradoxalement avoir un impact positif sur l'usage du train, en rabattant davantage de populations à proximité immédiate de l'axe ferré (voie ferrée et 2x2 voies étant parallèles et très proches entre Alès et Sauzet). Mais à condition bien entendu d'organiser la captation d'une partie des usagers de la route, par une politique d'aménagement adéquate (choix judicieux d'implantation d'une nouvelle halte, parking, accès…) et de communication efficace. Le jour où la rocade franchira le Gardon, c'est toute la rive droite du Gardon d'Alès, la plus peuplée des deux, qui pourrait aussi avoir le choix de se rabattre sur une gare et contribuer à rendre l'usage du train pertinent dans le secteur.

3. Le diagnostic urbanisme

3.1. Présentation de la méthode

3.1.1. Les périmétres étudiés 29
3.1.2. Entretiens avec les élus communaux 29

3.2. Description d'un territoire contrasté

3.2.1. Constats et perceptions 30
3.2.2. Structuration urbaine du territoire 33

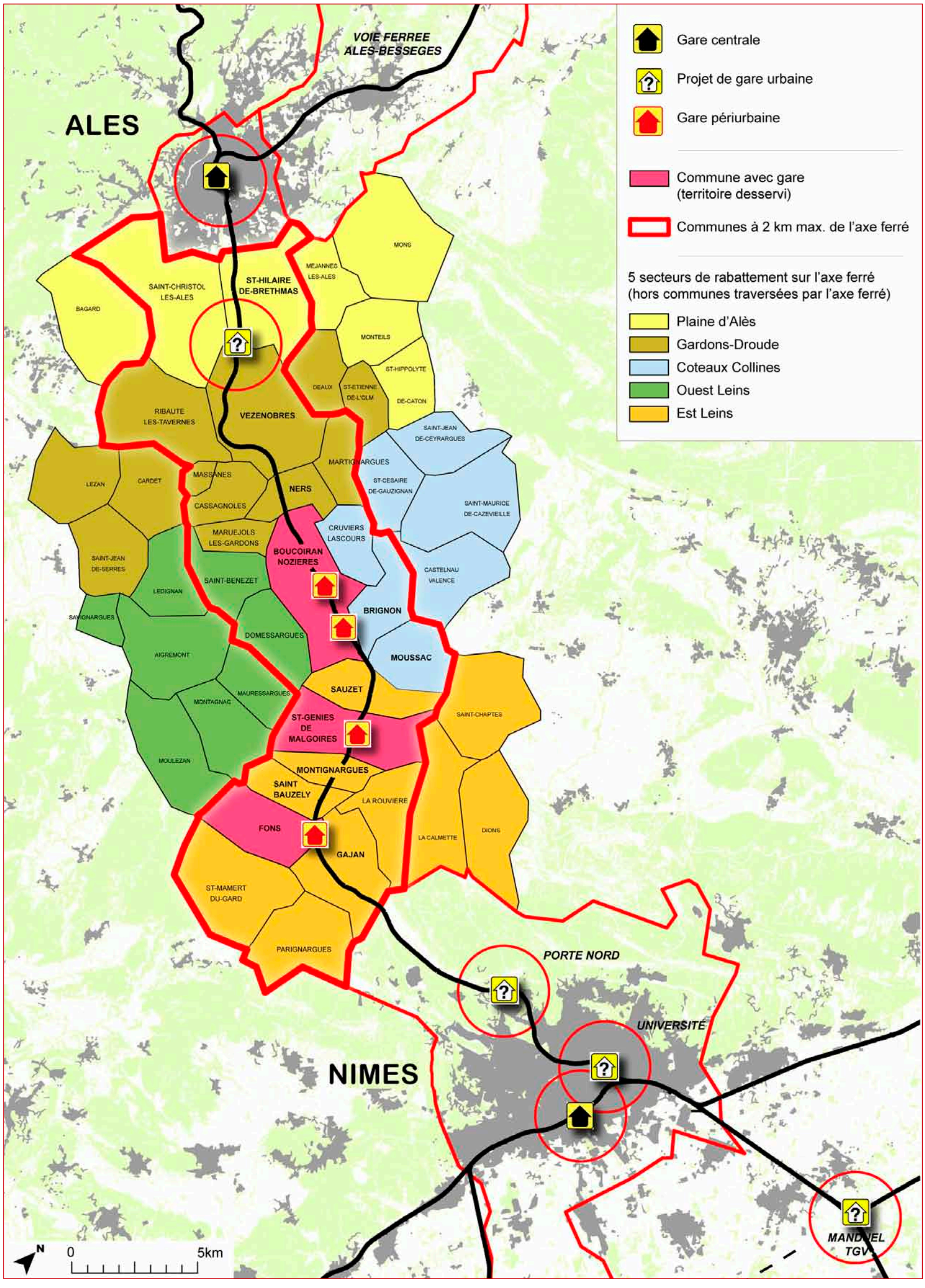
3.3. Présentation du territoire en séquences paysagères et urbaines

3.3.1 Séquence des garrigues de Nîmes 35
3.3.2. Séquence de la Gardonnenque 37
3.3.3. Séquence du couloir du Gardon 39
3.3.4. Séquences des méandres des Gardons et des collines 41
3.3.5. Séquence de la plaine d'Alès 43

3.4 Description d'un territoire en mutation

3.4.1. Éléments de cadrage socio-démographiques 45
3.4.2. Accueil d'une nouvelle population 51
3.4.3. Intentions de développement des élus communaux 53
3.4.4. De nouvelles haltes ferroviaires envisagées par les acteurs locaux 59

Territoire de proximité, territoire de rabattement



3.1 Présentation de la méthode

3.1.1 Les périmétres étudiés

Le territoire du Contrat d'axe se dessine autour de son axe ferré, long de 45 km, qui relie les gares centrales d'Alès et de Nîmes. Il traverse les deux villes et 12 communes périurbaines dont seulement 3 (en rouge sur la carte) sont équipées de gares ou de haltes : Fons, St-Geniès-de-Malgoirès, Boucoiran-et-Nozières. Ces trois communes totalisent 4 200 habitants. La commune de Boucairan-et-Nozières disposant de deux gares en activité, 4 point d'arrêts sont donc présents sur la voie.

Deux échelles de réflexion apparaissent comme pertinentes :

- Celle des communes situées jusqu'à 10 km de l'axe ferré, correspondant sur la carte à toutes les communes en couleur. A cette échelle se posent les questions des pratiques urbaines et territoriales et donc de la nature et de la qualité des rabattements actuels et à venir sur l'axe ferré et des correspondances entre modes de déplacements.

- Celle des 2 km, délimité par un trait rouge épais sur la carte. Ce territoire doit être considéré comme un territoire privilégié pour accueillir une nouvelle population, qui pourra se rendre plus simplement, à pied ou à vélo, et en toute sécurité à l'équipement de proximité que doit devenir chaque halte ferroviaire.

3.1.2 Entretiens avec les élus communaux

Un travail de terrain a été lancé au début de l'été 2009 par l'agence d'urbanisme pour alimenter une réflexion portant sur le territoire large de 47 communes périurbaines en lien avec les deux villes centres.
Des élus ont été particulièrement sollicités : ceux des vingt-quatre communes traversées ou situées à moins de deux kilomètres de la ligne ont ainsi été rencontrés, afin de faire un point détaillé sur le fonctionnement urbain de leurs communes et leurs projets de développement, ainsi que sur la façon dont les déplacements étaient intégrés dans les documents d'urbanisme existants ou en cours d'évolution. Cinq groupes de travail (correspondant aux groupes de rabattement sur la carte) réunissant pour chacun les élus d'une dizaine de communes jusqu'à 10km autour de la voie ont également été organisés de septembre à novembre 2009. L'objet était d'évoquer la problématique des rabattements actuels et potentiels vers les gares existantes, mais aussi vers de possibles haltes ferroviaires nouvelles entre Alès et Boucoiran, territoire qui n'est plus desservi par le train depuis longtemps.

L'ensemble de ces entretiens et relevés font l'objet d'une restitution sous forme d'atlas, complémentaire de ce présent document, qui ne fait état que des points saillants. La richesse de l'atlas par son approche à l'échelle communale alimentera les réflexions menées lors des phases scénarios, et permettra de d'établir la faisabilité des d'actions qui en découlent.

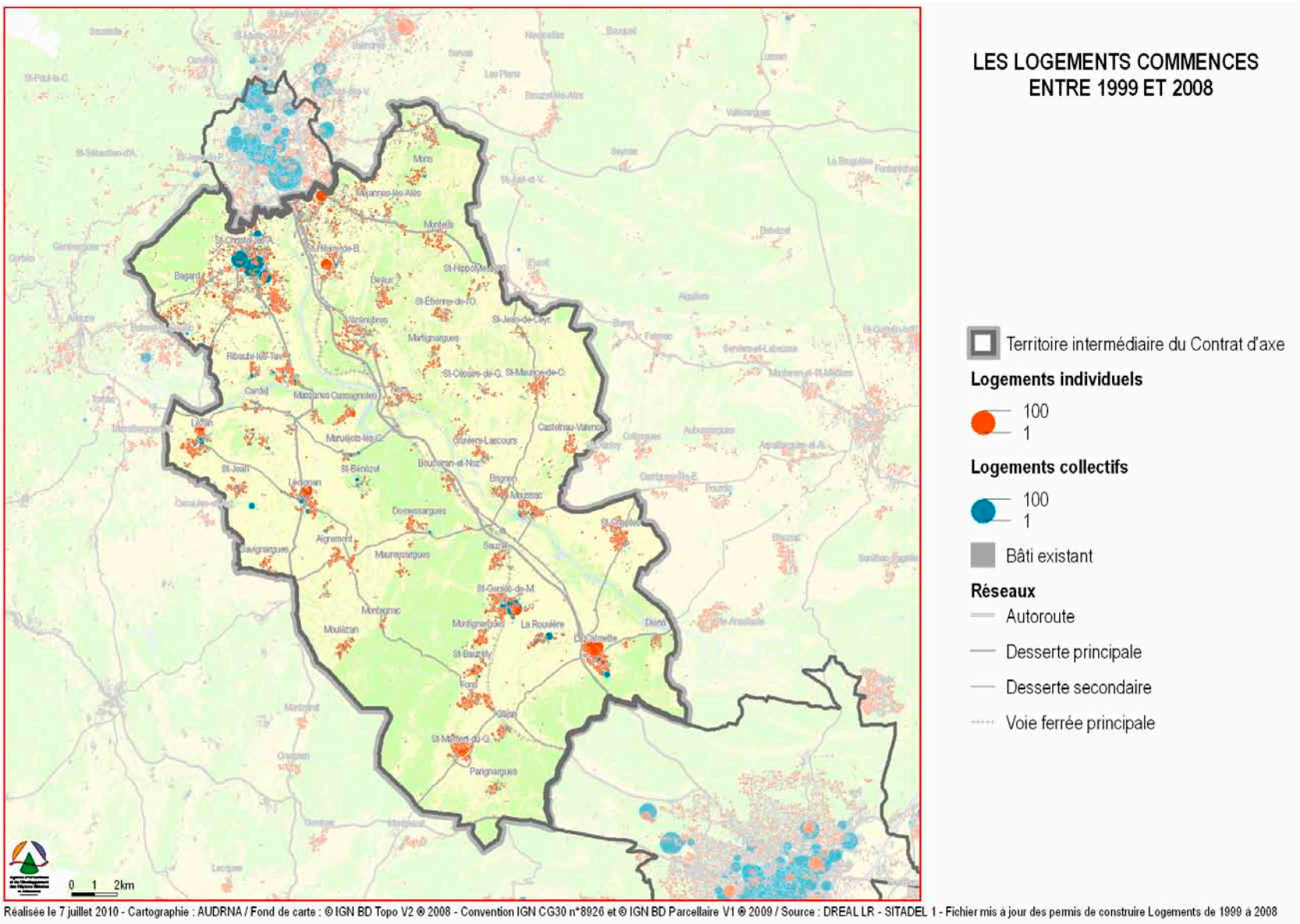
L'isolement des villages (72% des communes comptent moins de 800 habitants) doit pouvoir trouver une réponse dans des modes de déplacements alternatifs performants et adaptés aux besoins locaux.

3.2 Description d'un territoire contrasté

3.2.1 Constats et perceptions

Le premier grand constat, encourageant, est l'intérêt suscité par la démarche auprès des partenaires et surtout auprès des élus des communautés et communes concernées. La plupart d'entre eux a fait part d'une forte adhésion, individuellement ou dans le cadre de réunions. Une observation doit néanmoins être faite : l'attente est forte en matière d'amélioration du service de transports en commun, notamment ferré, et la plupart des élus vantent les mérites d'une approche de la mobilité moins dominée par la voiture individuelle. Par contre, la contre-partie, une réflexion parallèle sur l'organisation et l'urbanisation des territoires traversés par la voie ferrée, n'apparaît pas évidente chez plusieurs élus.
Il y a donc un enjeu fort à faire partager davantage l'indispensable prise en compte conjointe des deux approches, car un véritable développement des transports en commun ne pourra pas se faire sans une implication significative des collectivités qui en bénéficieront. En effet, pour optimiser le train, il est indispensable de favoriser l'installation de populations nouvelles à proximité des gares (soit moins de deux kilomètres autour), ou dans un rayon permettant un rabattement rapide sur les gares (soit jusqu'à dix kilomètres autour).

En matière d'urbanisation des communes, la situation est variée. Indépendamment de leur taille, les communes ont des approches différentes de l'urbanisation future. Face à la pression démographique que toutes ressentent, un souci de maîtrise du développement urbain s'exprime. Néanmoins, il ne prend pas la même forme partout, certains souhaitant un développement limité (par exemple à Saint-Geniès, Cassagnoles ou Saint-Bauzély) tandis que d'autres sont prêts à jouer le jeu d'un développement urbain plus marqué (par exemple à Saint-Hilaire, Vézenobres ou Domessargues).
La forme du développement urbain souhaité diffère également d'un endroit à l'autre, la plupart des communes envisagent un développement classique en extension urbaine périphérique, mais certaines privilégient une approche favorisant le comblement des dents creuses voire la densification (à Moussac ou Montignargues par exemple).
D'autres aussi adoptent une approche mixte, ou n'envisagent l'extension urbaine que de manière déconnectée de leurs noyaux urbains actuels, soit pour des soucis de contraintes (hydrauliques à Brignon, par exemple), soit par souci de préservation de la cohérence des cadres bâtis existants (à Vézenobres ou à Maruéjols-les-Gardon).
Dans certains cas, cette extension urbaine a pour objet de relier des noyaux existants (comme entre Ribaute et Les-Tavernes, entre plusieurs secteurs urbains de Saint-Hilaire ou encore entre Cruviers et Lascours, avec création d'un nouveau noyau urbain dense de type éco-quartier).
L'approche du type de logements à construire est également variable. Le logement social, en particulier, est actuellement concentré dans certaines communes, mais la plupart sont ouvertes à en accueillir, ou en accueillir davantage, surtout du fait des difficultés à se loger des populations locales jeunes. Des politiques volontaristes sont par exemple exprimées dans les PLU de Sauzet ou Saint-Christol.



Réalisée le 7 juillet 2010 - Cartographie : AUDRNA / Fond de carte : © IGN BD Topo V2 © 2008 - Convention IGN CG30 n°8926 et © IGN BD Parcellaire V1 © 2009 / Source : DREAL LR - SITADEL 1 - Fichier mis à jour des permis de construire Logements de 1999 à 2008

Enfin, une question de fond apparaît aussi au travers des débats : quel est in fine la vocation que l'on souhaite donner aux communes ? Une crainte est effectivement partagée : celle du syndrome « village dortoir » allant de pair avec une explosion de l'étalement urbain et une perte d'identité, que pourrait paradoxalement favoriser des possibilités accrues de déplacements par train. Le train doit évidemment permettre à des habitants des villages d'aller plus facilement travailler à Nîmes, Alès ou Montpellier, mais l'enjeu est aussi qu'il puisse permettre des trajets inverses, avec des gens venant y travailler, depuis d'autres villages voire des villes. Cela signifie donc promouvoir le développement économique des villages et les formes les plus adaptées aux villages, avec tout l'enjeu du télétravail. Et, au-delà de l'aspect emploi, ce sont tous les motifs des déplacements qui sont à apprécier, toutes origines et destinations confondues : services à la population, loisirs, tourisme.

En matière de mobilité, le constat est celui d'élus volontaires pour une utilisation accrue du train, et en attente d'améliorations. Les dysfonctionnements actuels constatés sont principalement dus à l'inadaptation de l'offre : faiblesse de la desserte (voire absence totale de halte ferroviaire entre Alès et Boucoiran), mauvais horaires, irrégularité des trafics, et problème des tarifications (à savoir une concurrence entre les modes de transports en commun et des tarifications combinées balbutiantes avec le dispositif régional Kartatoo qui reste à déployer partout).
Mais d'autres aspects semblent aussi importants à améliorer :

- l'accessibilité aux haltes, par la route, et avec des possibilités confortables de stationnement ;
- l'accessibilité (en toute sécurité) piétonne ou en vélos et autres modes dits « doux ».

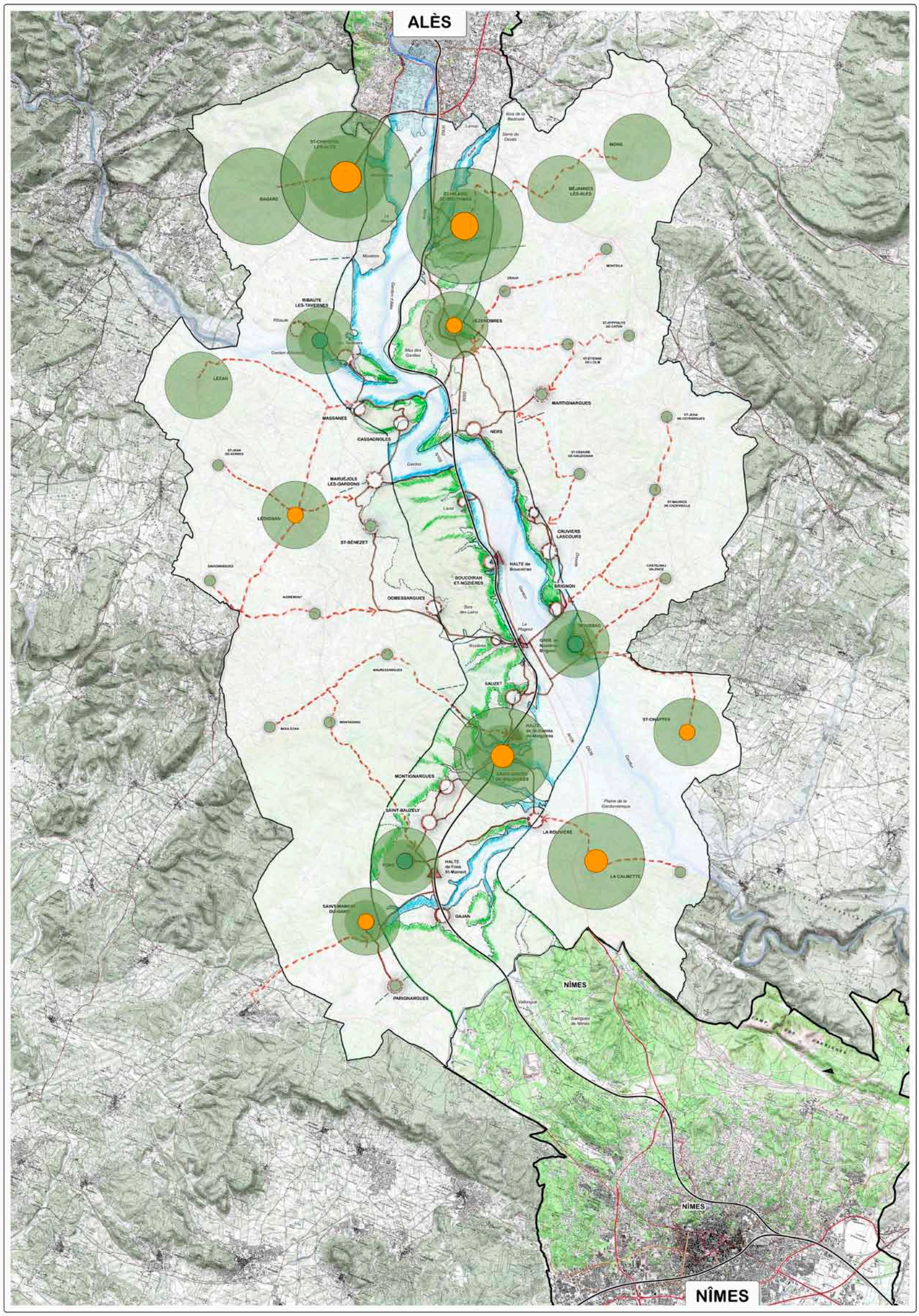
Les 4 haltes ferroviaires actuelles méritent assurement de sérieuses améliorations dans ces deux domaines.

Les élus font ces constats par eux-mêmes mais relaient aussi ce qu'ils voient et entendent sur le terrain, auprès des usagers actuels, souvent mobilisés. D'ailleurs, plusieurs témoignages d'usagers allant dans ce sens ont pu être aussi reccueillis .
Néanmoins, la nécessité de faire remonter de façon un peu plus large et qualitative les besoins en mobilité des habitants du territoire (et pas seulement des usagers actuels du train) est confirmée par les élus. Avoir une idée de la provenance des usagers, des motifs de leurs déplacments, avec quelles fréquences et de nombreuses autres interrogations permettront de faciliter les choix à effectuer dans les scénarios du Contrat d'axe.

Le territoire intermédiaire et périurbain : villas ...et modes de vie, groupés et identiques, habitat diffus consommateur de foncier dominent, les exemples d'urbanisation d'ensemble mixte et dense et les bâtiments collectifs ayant plus de deux niveaux étant rares (on en trouve surtout en continuité urbaine d'Alès).

Les pôles commerciaux et d'équipements extra-communaux se retrouvent en peu d'endroits sur le territoire (ici, St-Mamert-du-Gard et Gajan)

Le territoire intermédiaire : polarités et petites communes



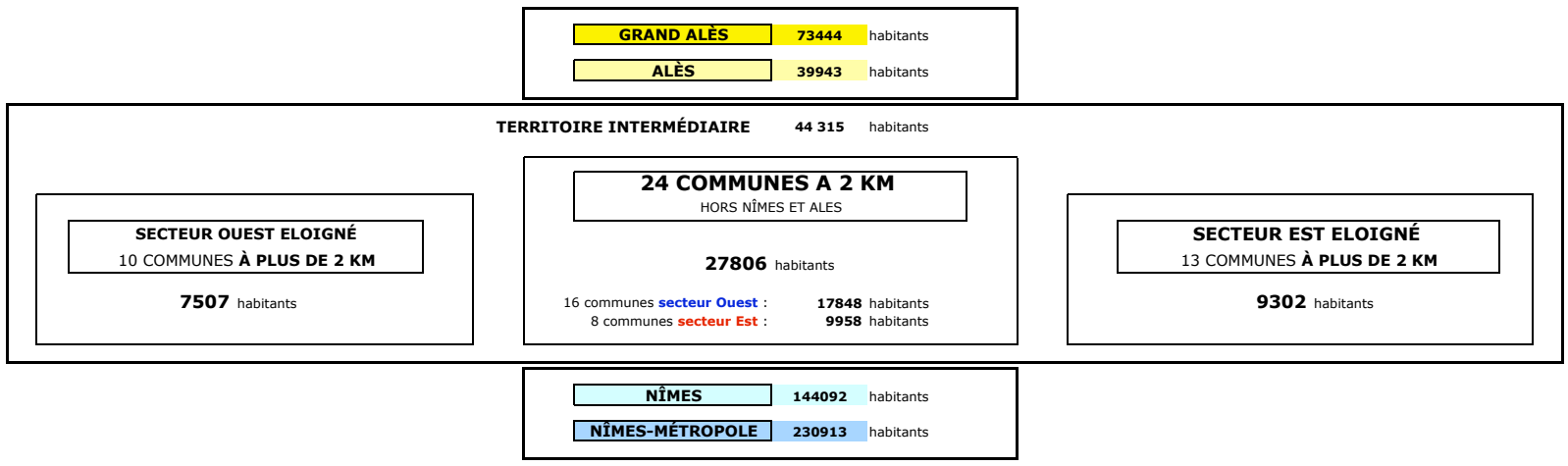
3.2.2 Structuration urbaine du territoire

Aux deux extrémités du territoire d'analyse, Alès et Nîmes assument les fonctions de centralités et influencent donc fortement les dynamiques à l'œuvre dans le territoire du contrat d'axe :

- Dans le sud alésien, Alès, Saint-Christol-lès-Alès et Saint-Hilaire-de-Brethmas forment une continuité urbaine, toutefois scindée en deux par le Gardon. Les deux dernières communes citées totalisent 10 647 habitants en 2006. Cette diffusion urbaine se prolonge jusqu'aux communes de Bagard, à l'Ouest et de Méjannes-lès-Alès ou Mons à l'Est, formant la partie sud de la première couronne périurbaine alésienne. Plus au Sud, Vézénobres et Ribaute-les-Tavernes, d'un poids de population équivalent (1 600 habitants) jouent, notamment par leur situation sur les axes de communication, un rôle important pour les communes environnantes.
- Le centre de Nîmes est séparé par une dizaine de kilomètres de garrigues de la Gardonnenque, ce qui explique en partie un développement plus autonome de ce secteur. De Gajan à Sauzet, les communes se succèdent de façon linéaire à l'ouest de la voie ferrée. L'ensemble Saint-Geniès-de-Malgoirès / La Calmette est défini comme « pôle urbain intermédiaire » par le SCoT du Sud du Gard (respectivement environ 2400 et 2000 habitants en 2006). En marge du territoire de proximité du contrat d'axe, La Calmette, Saint-Chaptes et Dions (les trois communes du territoire intermédiaire membres de Nîmes Métropole) regroupent 36% de la population située à l'est de la ligne ferrée.

Le tableau ci-dessous fait état du poids de la population des communes (INSEE 2006) tout en respectant leur répartition géographique par rapport à l'axe de la voie ferrée. Il met en évidence des écarts géographiques :

- Si le poids de population du territoire intermédiaire est comparable en 2006 à celui de la ville d'Alès (respectivement environ 44 000 et 40 000 habitants), la ville de Nîmes en compte presque 3,5 fois plus ;
- L'urbanisation du territoire intermédiaire s'est fortement implantée ces dernières années le long des axes routiers. Il est donc normal de constater que le corridor des 2 km de part et d'autre de la voie ferrée représente 62% du poids de population de l'ensemble du territoire intermédiaire ;
- Dans le corridor des 2km, l'ouest de la voie ferrée est plus fortement occupé (16 communes sur 24 pour un poids presque deux fois supérieur) ;
- Toujours dans ce corridor, mais cette fois à l'Est, 60 % de la population est concentré à St-Hilaire-de-Brethmas et Vézenobres.
- Seule la partie médiane, y compris dans le couloir des 2 km ne compte aucune commune supérieure à 800 habitants. La commune de Lédignan (1 236 habitants en 2006) y constitue l'unique polarité.



DÉTAIL DU TERRITOIRE INTERMÉDIAIRE :

	POP 2006	TCAM 99/06
Bagard	2252	1,9
	2252	

	POP 2006	TCAM 99/06
Saint-Jean-de-Serres	499	1,7
Lézan	1207	3,0
Cardet	788	2,9
Lédignan	1236	3,1
Savignargues	193	4,5
Aigremont	638	5,1
	4561	

	POP 2006	TCAM 99/06
Mauressargues	133	5,4
Moulézan	415	0,7
Montagnac	146	1,0
	694	

PLAINE D'ALES

	POP 2006	TCAM 99/06
Saint-Christol-lès-Alès	6390	2,2
Saint-Hilaire-de-Brethmas	4257	2,3
	10647	

MEANDRES GARDONS

	POP 2006	TCAM 99/06
Ribaute-les-Tavernes	1558	3,1
Massanes	169	3,0
Cassagnoles	388	6,9
Maruéjols-lès-Gardon	152	0,8
Saint-Bénézet	256	2,1
Vézénobres	1632	2,3
Martignargues	351	5,6
Ners	665	1,1
	5171	

sous-totaux secteurs	***Ouest***	***Est***
	2523	*2648*

COULOIR GARDON

	POP 2006	TCAM 99/06
Boucoiran-et-Nozières	696	1,6
Domessargues	659	6,6
Cruviers-Lascours	562	3,4
Brignon	786	2,6
Moussac	1147	1,7
	3850	

sous-totaux secteurs	***Ouest***	***Est***
	1355	*2495*

GARDONNENQUE

	POP 2006	TCAM 99/06
Sauzet	669	2,8
Saint-Geniès-de-Malgoirès	2460	4,1
Montignargues	554	6,9
Saint-Bauzély	433	1,6
Fons	1025	4,7
Gajan	645	0,3
Saint-Mamert-du-Gard	1215	1,4
Parignargues	579	0,3
La Rouvière	558	1,7
	8138	

sous-totaux secteurs	***Ouest***	***Est***
	7580	*558*

	POP 2006	TCAM 99/06
Mons	1426	0,8
Méjannes-lès-Alès	1026	1,8
	2452	

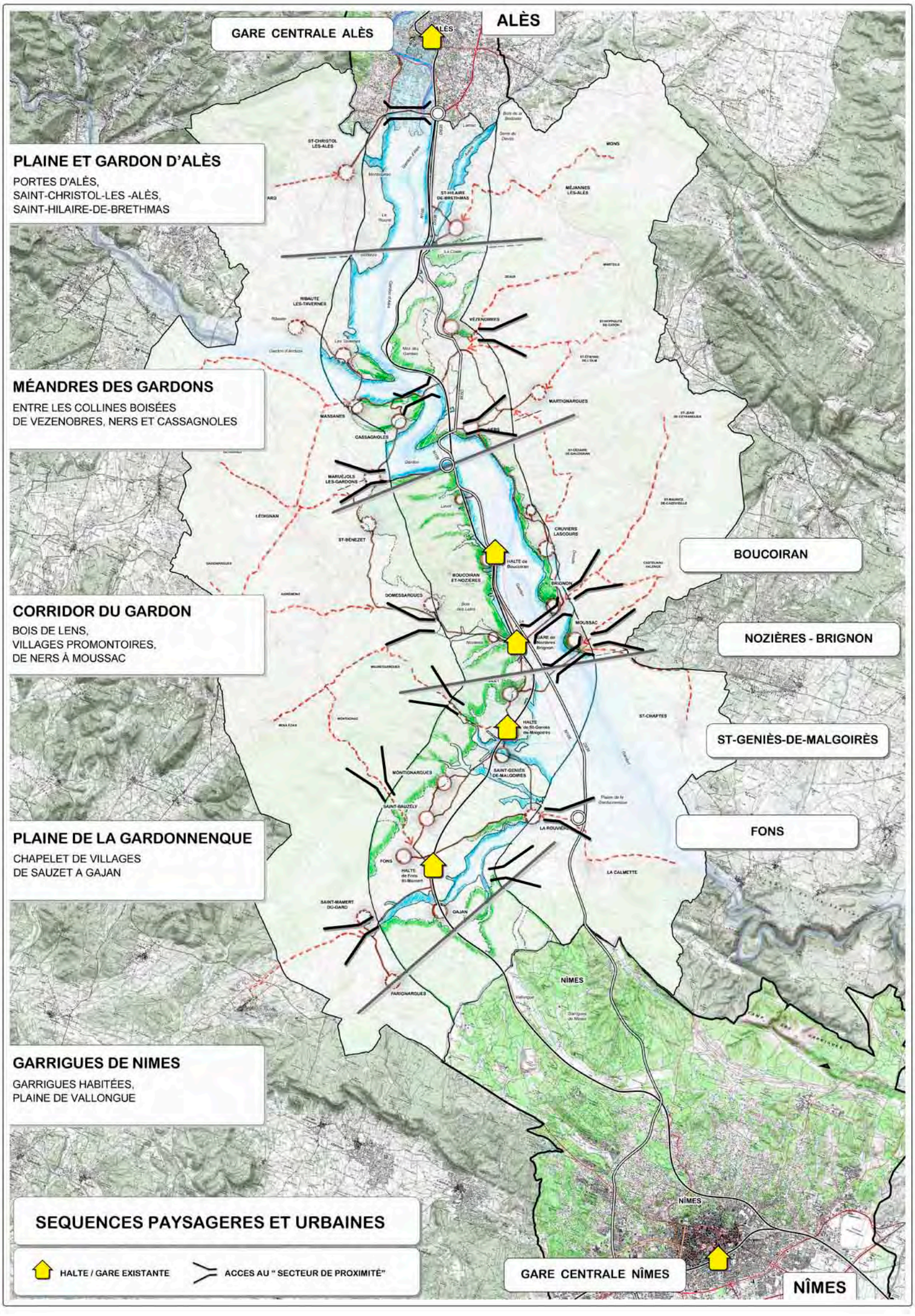
	POP 2006	TCAM 99/06
Monteils	547	4,6
Deaux	565	2,5
Saint-Hippolyte-de-Caton	194	3,0
Saint-Étienne-de-l'Olm	305	3,8
Saint-Césaire-de-Gauzignan	263	2,3
	1874	

	POP 2006	TCAM 99/06
Saint-Jean-de-Ceyrargues	161	0,5
Saint-Maurice-de-Cazevieille	588	3,0
Castelnau-Valence	299	2,0
	1048	

	POP 2006	TCAM 99/06
Saint-Chaptes	1478	3,2
Dions	522	0,0
La Calmette	1928	2,4
	3928	

SCHEMA DE RÉPARTITION GEOGRAPHIQUE DE LA POPULATION PAR SÉQUENCE (du Nord au Sud)

Chiffres INSEE 2006
TCAM : taux de croissance annuel moyen



La séquence nîmoise et de ses garrigues est caractérisée par deux éléments forts :

➔ Un territoire naturel de qualité mettant à distance territoires urbain et périurbain dont les relations évolueront avec la modification à venir des entrées urbaines et d'agglomération ;

3.3 Présentation du territoire en séquences paysagères et urbaines

Le Gardon d'Alès et le Gardon constituent un élément majeur de composition d'ensemble, dont l'axialité et l'unité pour le territoire est renforcée par les éléments artificiels que sont la voie ferrée et la route nationale. Toutefois, pas moins de 5 séquences différentes peuvent être définies : les garrigues de Nîmes, de la Gardonnenque, du couloir du Gardon, des méandres des Gardons et la plaine d'Alès.

Si l'accès aux centres urbains présente aujourd'hui des difficultés liées à la congestion des voies pénétrantes et les conditions de stationnement (la liaison routière entre Alès et Nîmes parralèle à la voie férrée et lui fait une concurrence directe avec des rabattements et échangeurs faciles et lisibles).

Les quatre grands linéaires plus ou moins parallèles sur une grande partie de l'axe (ici à Boucoiran) : le Gardon, la RN106 à 2x2 voies, l'ancienne RN106 (déclassée en RD936) et la voie ferrée qui traversent le village

Les conditions de rabattements routiers sur l'axe ferré nécessitent une lecture Est/Ouest du territoire. Sur la carte ci-contre figurent les points de pénétration dans le corridor des 2 km. Si le sud du territoire semble le plus perméable, une liaison directe relie Brignon à Domessargues (via la gare de Nozières-Brignon). Dans les méandres du Gardon, le pont de Ners et celui, submersible, de Cassagnoles désenclavent les deux rives. Le Gardon est infranchissable actuellement pour le sud alésien, partageant la zone de chalandise d'une éventuelle gare en deux.

Deux grands éléments naturels s'inscrivent pleinement dans le territoire du contrat d'axe et constituent des secteurs contraints par les risques naturels :

- les plaines alluviales du Gardon (distingué en Gardon d'Alès et Gardon d'Anduze au nord du territoire), fortement inondables ;
- les massifs de garrigues, dominés par l'épine dorsale constituée par le Bois des Lens de Saint-Mamert-du Gard au sud jusqu'à Maruéjols-les-Gardon au nord (mais constitués aussi de plusieurs petites collines et coteaux boisés, de part et d'autre des boucles du Gardon), soumis à la double contrainte du relief et du risque incendie.

L'addition des différents secteurs contraints dessine déjà plus ou moins par défaut les territoires de développement potentiel dans le périmètre du contrat d'axe, ce qu'illustre, notamment pour le corridor des 2 km, la carte ci-contre.

3.3.1 Séquence de Nîmes et de ses garrigues

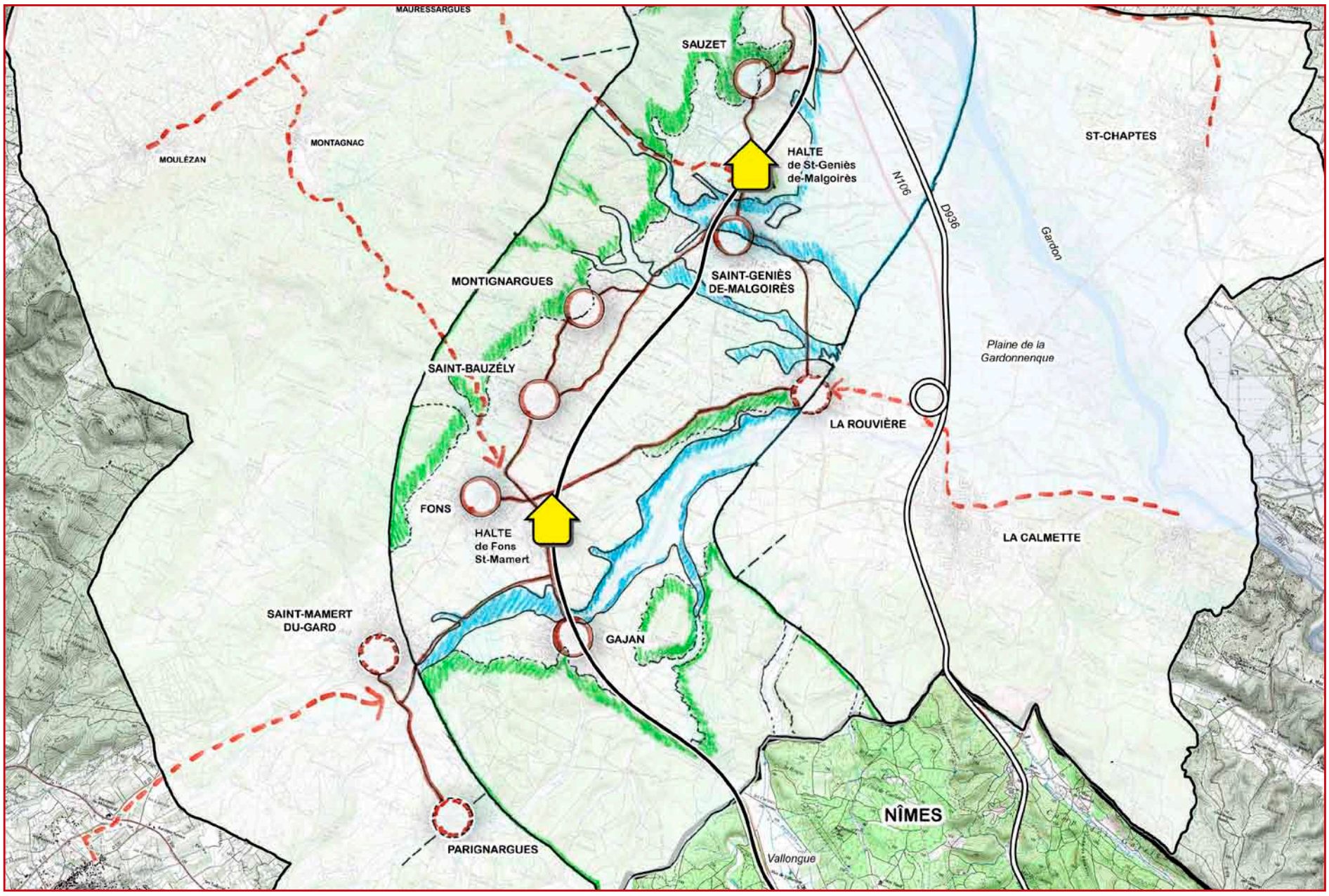
La voie ferrée Alès-Nîmes traverse l'est de la ville de Nîmes, et après Courbessac, gravit la pente des garrigues habitées dans un relief chahuté, dans une succession de viaducs et de tunnels.

Puis elle traverse 7 à 8 km de garrigue non urbanisée, en s'insérant le long de la petite plaine de Vallongue, au cœur des garrigues.

Ce secteur naturel, qui aujourd'hui met à distance le centre aggloméré nîmois de sa première couronne nord périubaine devrait accueillir à terme le projet de la Porte Nord.

LEGENDE

Le site aujourd'hui non urbanisé de la Porte Nord, avec en fond Vallongue, dans laquelle la voie ferrée s'insère



La séquence de la Gardonnenque est caractérisée par deux éléments forts :

➔ **La plaine de la Gardonnenque occidentale, de Saint-Mamert du Gard au sud-ouest à Sauzet au nord, en passant par La Rouvière, qui domine le secteur depuis un petit relief s'avançant au milieu de la plaine vers l'est. Cette plaine est marquée par l'activité agricole, principalement viticole et céréalière, et par la présence de friches importantes, liées à l'importante inondabilité des secteurs bas et à la construction de la 2x2 voies Alès-Nîmes. Les noyaux urbains y sont nombreux et proches, Saint-Geniès-de-Malgoirès se détachant comme une polarité importante ;**

➔ **Deux massifs de garrigues formant des limites nettes à la plaine, au sud (Garrigues de Nîmes) et encore plus à l'ouest (Bois des Lens, très identifiable par le relief marqué et régulier qu'il forme).**

L'entrée de la voie en Gardonnenque, à Gajan

Le viaduc de Gajan

3.3.2 Séquence de la Gardonnenque

C'est en sortant de la plaine allongée de Vallongue que la voie ferrée pénètre sur la commune de Gajan et dans le secteur périurbain habité de la Gardonnenque, au nord-ouest de la commune de Nîmes.

La traversée du village de Gajan est remarquable : la ligne passe en tunnel sous le vieux village, puis en viaduc perché, un magnifique ouvrage d'art, qui lui permet de franchir la petite plaine de la Braune, affluent principal du Gardon en rive droite jusqu'à son embouchure.

Gajan -650 habitants- s'étend à l'ouest du viaduc, entre les reliefs des garrigues et la plaine alluviale de la Braune. Le village compte quelques « dents creuses » au contact entre le centre ancien et les quartiers nouveaux, mais l'essentiel de son potentiel de développement se trouve vers le Sud-Ouest (dents creuses et extensions urbaines en secteur pavillonnaire). Un développement urbain entre le viaduc et la D907 (route d'Anduze) serait possible, mais non souhaité par la municipalité.

La ligne rejoint ensuite le petit plateau situé aux pieds du massif du Bois des Lens, dans laquelle elle va s'inscrire jusqu'à Sauzet, longeant ou traversant les villages de la plaine de la Gardonnenque occidentale, eux-mêmes installés pour la plupart sur ce petit plateau car hors d'atteinte des inondations, récurrentes en Gardonnenque.

La ligne s'inscrit donc dans la réalité géographique du secteur et ses contraintes naturelles, à la différence de la RN106, coupant directement entre Nîmes et le couloir du Gardon via La Calmette et la plaine inondable.

Du Sud au Nord, la ligne traverse d'abord Fons ou, plutôt, longe le village, puisqu'elle constitue la limite orientale de sa zone urbaine. L'essentiel du millier d'habitants du village ne résident néanmoins pas près du quartier de la gare, récent, et en partie limité dans son développement par la zone inondable du Teulon, affluent de rive gauche de la Braune, responsable de dégâts importants lors des inondations de 2002. La commune dispose malgré tout d'un potentiel de développement important, entre le centre et le Teulon mais aussi à l'ouest voire au sud du village. Aucun développement urbain à l'est de la ligne et de la halte ferroviaire (avec la possibilité donc de créer un véritable quartier gare) n'est envisagé, du fait de l'éloignement de ce secteur et des objectifs de développement prudents de la municipalité, et ce malgré le caractère non inondable du secteur.

La halte de Fons dessert aussi les villages voisins de Saint-Mamert du Gard (1200 habitants) et Saint-Bauzély (450 habitants). Parignargues et La Rouvière (presque 600 habitants chacun), villages proches mais un peu moins font également partie en théorie de la zone de chalandise de la halte, mais leurs habitants n'ont que peu d'intérêt à s'en servir (proximité d'axes routiers importants conduisant à Nîmes).

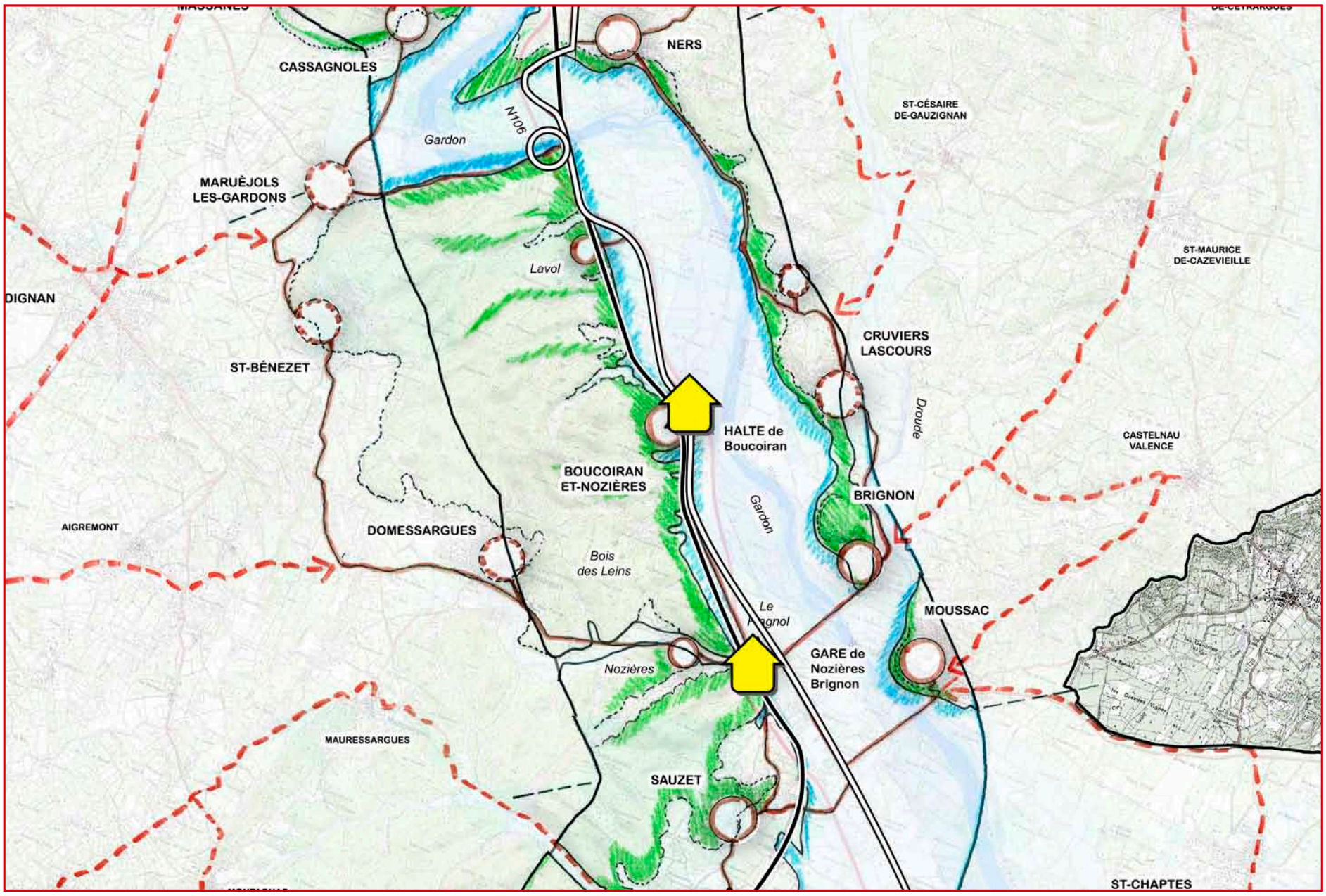
La ligne, plus au nord, après Saint-Bauzély, traverse comme cette dernière commune celle de Montignargues (550 habitants), à environ 500m à l'est du village, au milieu des vignes.

Puis elle traverse Saint-Geniès-de-Malgoirès (2500 habitants), en talus et en formant une limite entre sa zone centrale et ses quartiers pavillonnaires périphériques bâtis sur les piedmonts du Bois des Lens. Une halte, la principale de la ligne entre Alès et Nîmes, dessert le bourg, qui constitue une véritable polarité pour tout le secteur de la Gardonnenque (tous services et commerces, collège…). Néanmoins, la halte est située en limite nord de la commune, dans un secteur que la municipalité ne souhaite pas développer par crainte d'aggravation des phénomènes de ruissellement vers le centre.

Cette halte est proche aussi du village de Sauzet (700 habitants), dont le territoire communal est ensuite traversé par la ligne.

La traversée du plateau aux pieds du Bois des Lens, avec le franchissement de la Braune à l'ouest, le passage en périphérie de Fons et à proximité de Saint-Bauzély

Saint-Geniès-de-Malgoirès, avec en fond La Rouvière et, en 1er plan, les quartiers pavillonnaires ouest. La halte ferroviaire est à gauche (extrémité nord de la commune).



La séquence du couloir du Gardon est caractérisée par quatre éléments forts :

➔ Une étroite plaine d'expansion accueille le Gardon, qui y suit un tracé globalement rectiligne du Nord vers le Sud, franchi par 2 ponts rapprochés à l'entrée sud de la séquence ;

➔ Une succession de coteaux forment les limites nord-orientales de la plaine, alternant villages perchés, dépressions alluviales et garrigues.

➔ Le Bois des Lens forme une limite plus nette encore à la plaine à l'ouest, véritable barrière naturelle coupée d'aucune vallée empruntée par des routes (en dehors de la dépression de l'Auriol, mais en marge sud-ouest de la séquence) avec quelques unités urbaines bâties à ses pieds, principalement le village de Boucoiran ;

➔ Un potentiel fort de rabattement du secteur de Nozières permettant de relier les deux rives et leur territoire éloigné.

Le hameau du Plagnol (commune de Brignon), dans la plaine inondable du Gardon, avec en fond la ligne de collines boisées du secteur Moussac/Castelnau-Valence

La hameau de Nozières-gare, à l'entrée de la vallée de l'Auriol, où la D9 assure l'unique exutoire du secteur vers l'Ouest

3.3.3 Séquence du couloir du Gardon

Après Sauzet, la ligne bifurque vers le nord-ouest, pour pénétrer dans une séquence paysagère en forme de large couloir, occupée (et formée géologiquement) par le Gardon.

Elle longe de façon plus franche que dans la séquence de la Gardonnenque les bordures du Bois des Lens. Celui-ci forme un même décroché qu'elle vers le nord-ouest, au niveau d'une dépression qui le sépare en deux reliefs distincts, occupée par l'Auriol, un affluent du Gardon. L'objectif des constructeurs de la ligne était manifestement de tenir la ligne la plus éloignée possible de la rivière et de ses débordements potentiels (mais elle y est quand même vulnérable).

Et la ligne longe ensuite le Bois tout le temps de sa traversée de la commune de Boucoiran-et-Nozières, jusqu'à l'extrémité nord du massif, s'achevant assez abruptement sur le dernier grand méandre du Gardon, séparant Boucoiran-et-Nozières, en rive droite, de Ners, en rive gauche.

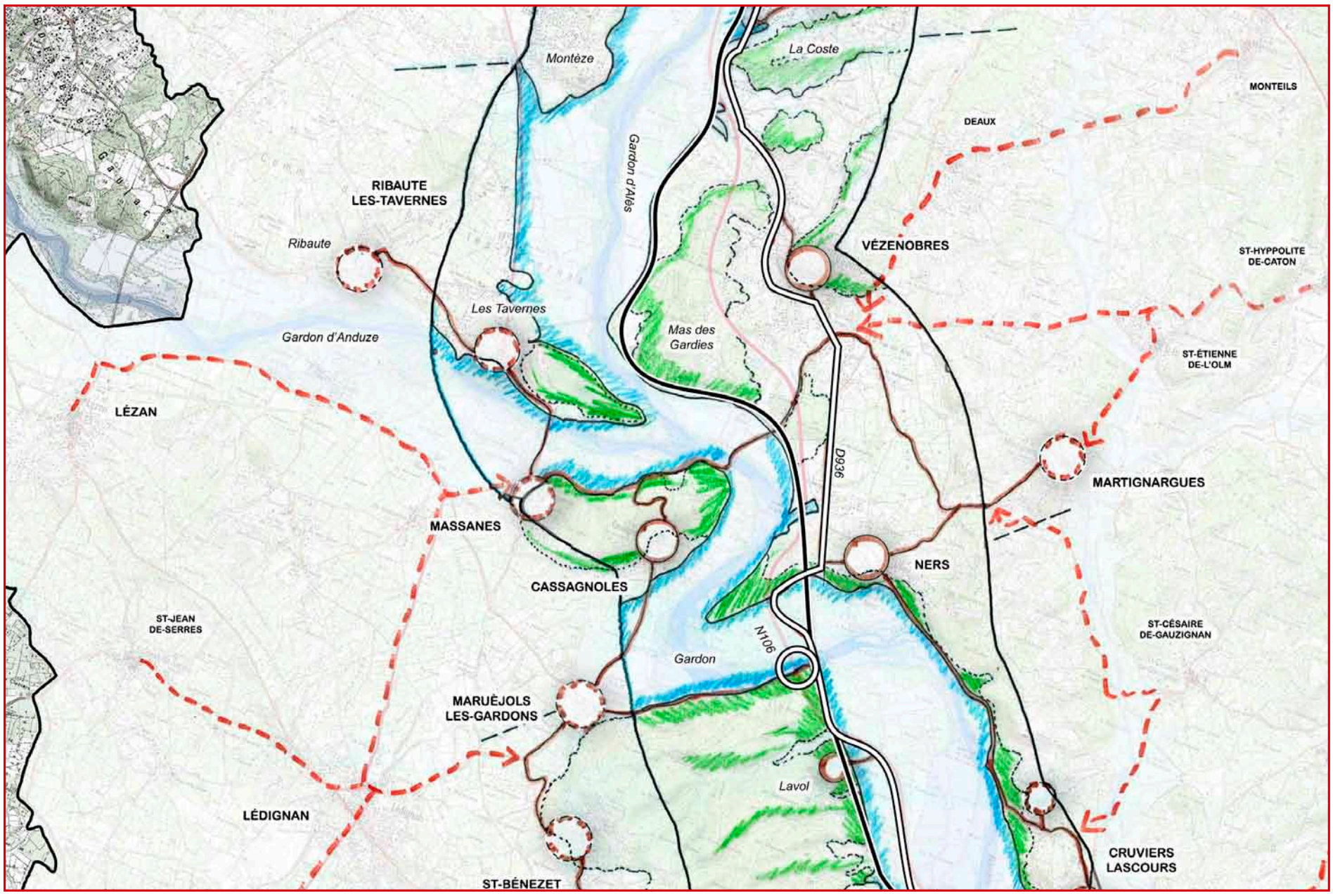
Face à la masse plus présente car plus proche du Massif des Leins, la rive gauche offre une succession de coteaux, sur lesquels sont bâtis plusieurs noyaux urbains : Moussac ouvre la séquence au sud, perchée au-dessus des eaux du Gardon, puis Brignon, séparée de sa voisine par la petite plaine de la Droude, puis Cruviers, séparé de Brignon par le petit bois de Brienne, puis le château de Lascours, et enfin des coteaux de garrigues boisées jusqu'à Ners.

La gare de Nozières-Brignon, à l'entrée du corridor, dessert quelques populations de hameaux proches (Nozières gare, Nozières, Le Plagnol), mais surtout des communes plus éloignées comme Domessargues à l'Ouest ou Brignon à l'Est, communes au potentiel de développement significatif malgré leur taille modeste (700 à 800 habitants). La commune proche de Moussac, un peu plus peuplée (1200 habitants) et jouant un rôle de micro-polarité locale, a également un potentiel de développement important, mais la municipalité en cours souhaite limiter l'expansion urbaine de la commune, du moins en dehors du comblement des dents creuses, importantes au demeurant.

Boucoiran (650 habitants) est desservi aussi par une halte ferroviaire, implantée au centre du village. Très contraint par la zone inondable du Gardon, le village a néanmoins des possibilités de développement urbain en colline, avec les contraintes d'aménagement et les risques (incendie) que cela comporte.

Boucoiran depuis l'orée du Bois des Lens avec, en fond, de l'autre côté du couloir du Gardon, le villages de Cruviers

Le pont de Ners, dominé par l'extrémité nord du Bois des Lens (colline de la Rouveyrasse)



La séquence Méandres des Gardons est caractérisée par quatre éléments forts :

➔ **Des Gardons serpentant entre les reliefs dans d'étroites vallées alluviales inhabitées ;**

➔ **Plusieurs éléments de relief collinaires boisés, et sous forme de plateau à l'est, occupés par quelques villages assez isolés les uns des autres, Ribaute-les-Tavernes à l'Ouest et Vézenobres au Nord-Est constituant les principaux d'entre eux ;**

➔ **2 points de franchissement du Gardon (Ners et Cassagnoles) ;**

➔ **Un échangeur important de la 2x2 voies au pont de Ners.**

La grande boucle du Gardon, depuis le plateau de Ners, avec en fond Maruéjols-les-Gardon

Le plateau collinaire s'étendant depuis Ners jusqu'à Vézenobres

3.3.4 Séquence des méandres des Gardons

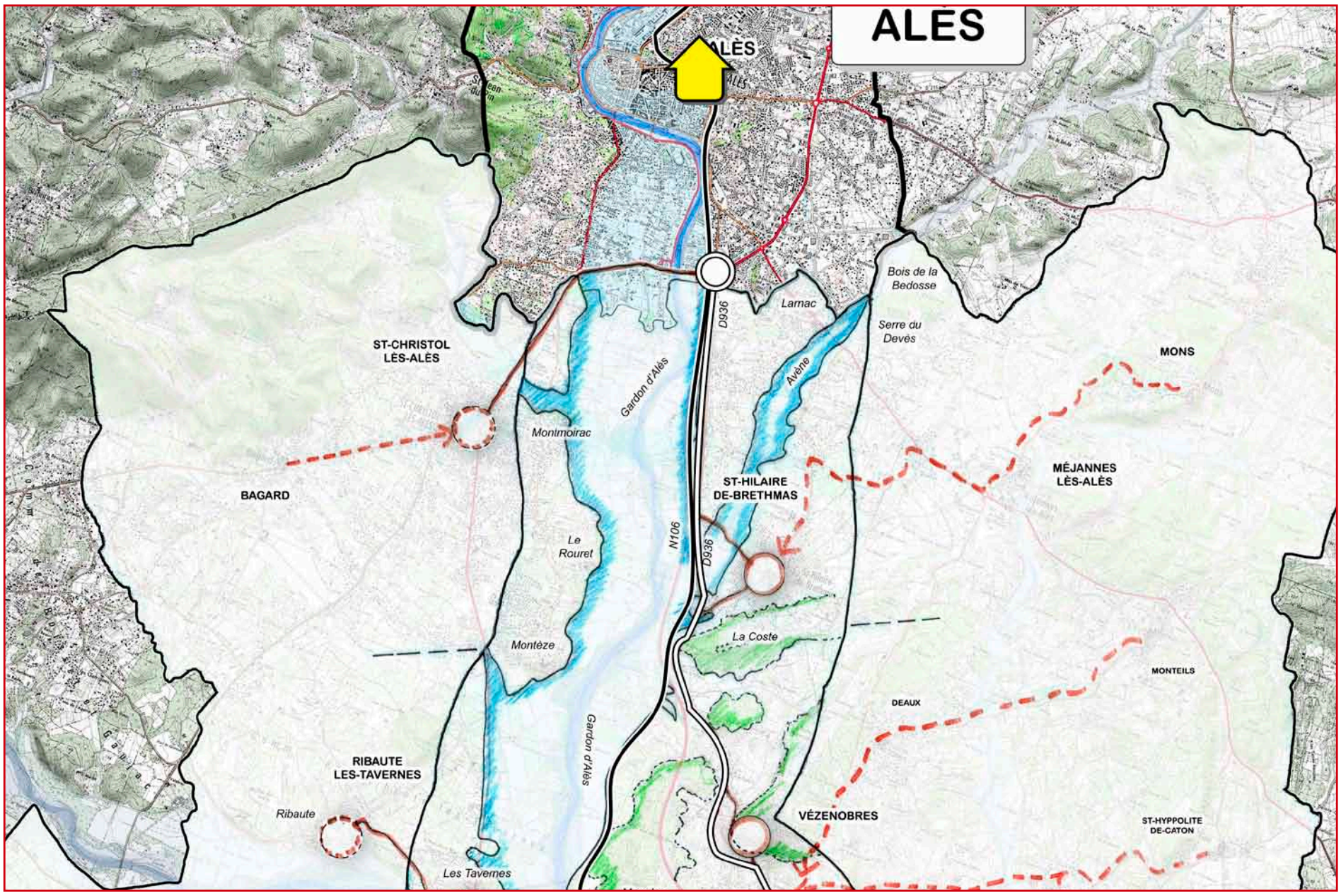
Dans la courte séquence allant du sud de la commune de Ners au nord de la commune de Vézenobres, la ligne ferrée alterne tracés rectilignes faisant fi du relief et tracés épousant les contraintes du relief.

Dans le prolongement de la ligne droite de la séquence du couloir du Gardon, la voie traverse effectivement le petit plateau de Ners en souterrain, avant de bifurquer pour suivre les courbes de la colline boisée située au sud de Vézenobres, et passer aux piedsde celles de la Coste, séparant la commune de sa voisine Saint-Hilaire-de-Brethmas.

À Vézenobres, au niveau du hameau du Mas des Gardies, la ligne est rejointe par la voie unique déposée de Saint-Jean-du-Gard.

Mais la commune accueille une autre « confluence » avec celle entre Gardon d'Anduze et Gardon d'Alès. Ce secteur se caractérise d'ailleurs par cet élément et la présence de plusieurs méandres, qui forgent des petites unités de relief bien distinctes séparées par des vallées alluviales assez étroites, dominées par des petits massifs boisés collinaires et sur lesquelles peu de villages donnent (Cassagnoles, de loin), la plupart des villages leur tournant le dos ou étant installés sur les plateaux environnants (Maruéjols-les-Gardon, Massanes, Ners, Vézenobres, Ribaute). Mais paradoxalement, les ponts routiers de Ners et de Cassagnoles permettent des circulations Est-Ouest, le Gardon ne constituant pas un obstacle à la mobilité dans ce secteur.

Dans tout ce trajet, la ligne ne passe à proximité que d'un seul village, Ners (à environ 500m, 700 habitants). Les autres sont plus éloignés, et très petits pour trois d'entre eux. Vézenobres, bien que peuplée modestement (1800 habitants), joue un rôle important de polarité à l'échelle de son territoire cantonal et communautaire. Ribaute-les-Tavernes, avec une population équivalente (1600 habitants), ne joue pas un tel rôle, du fait de sa situation entre Saint-Christol-lez-Alès, Lédignan et Anduze, autres pôles locaux.



La séquence Plaine d'Alès est caractérisée par quatre éléments forts :

➔ L'absence de reliefs significatifs ;

➔ Une zone urbaine assez dense au nord et une périurbanisation très marquée ;

➔ Le Gardon est une barrière seulement franchissable par un pont en entrée de ville à Alès (pont du périphérique).

La triple ligne de la 2x2 voies, de la voie ferrée et de la D936 à Saint-Hilaire-de-Brethmas

L'entrée sud de l'agglomération alésienne, avec l'unique pont sur le Gardon, point noeudal des circulations périurbaines sud d'Alès

3.3.5 Séquence de la plaine d'Alès

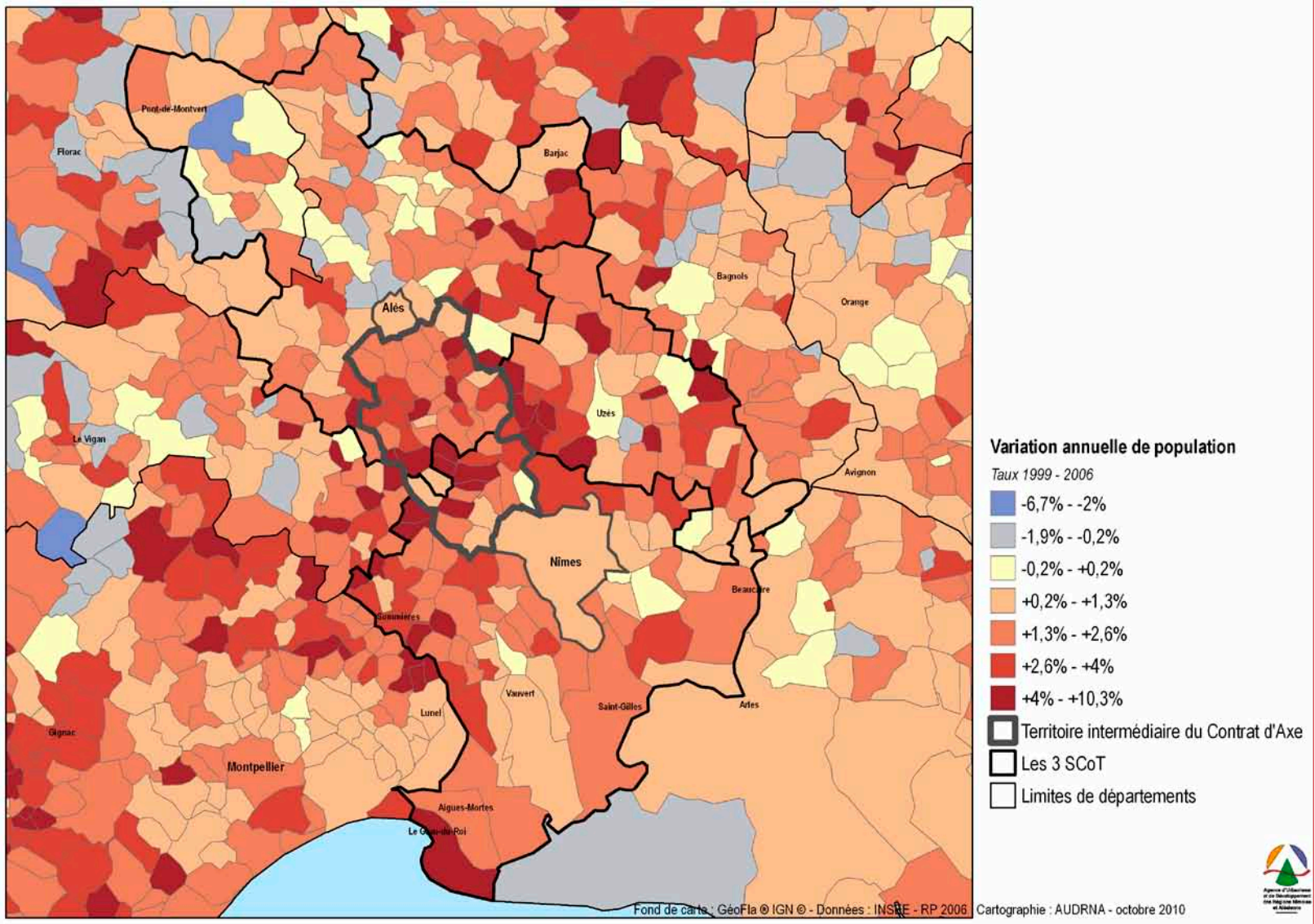
À partir de Saint-Hilaire-de-Brethmas, la voie ferrée traverse en ligne droite la plaine d'Alès, occupant une partie de la longue dépression tectonique longeant toute la bordure sud des Cévennes de Ganges jusqu'à Aubenas.

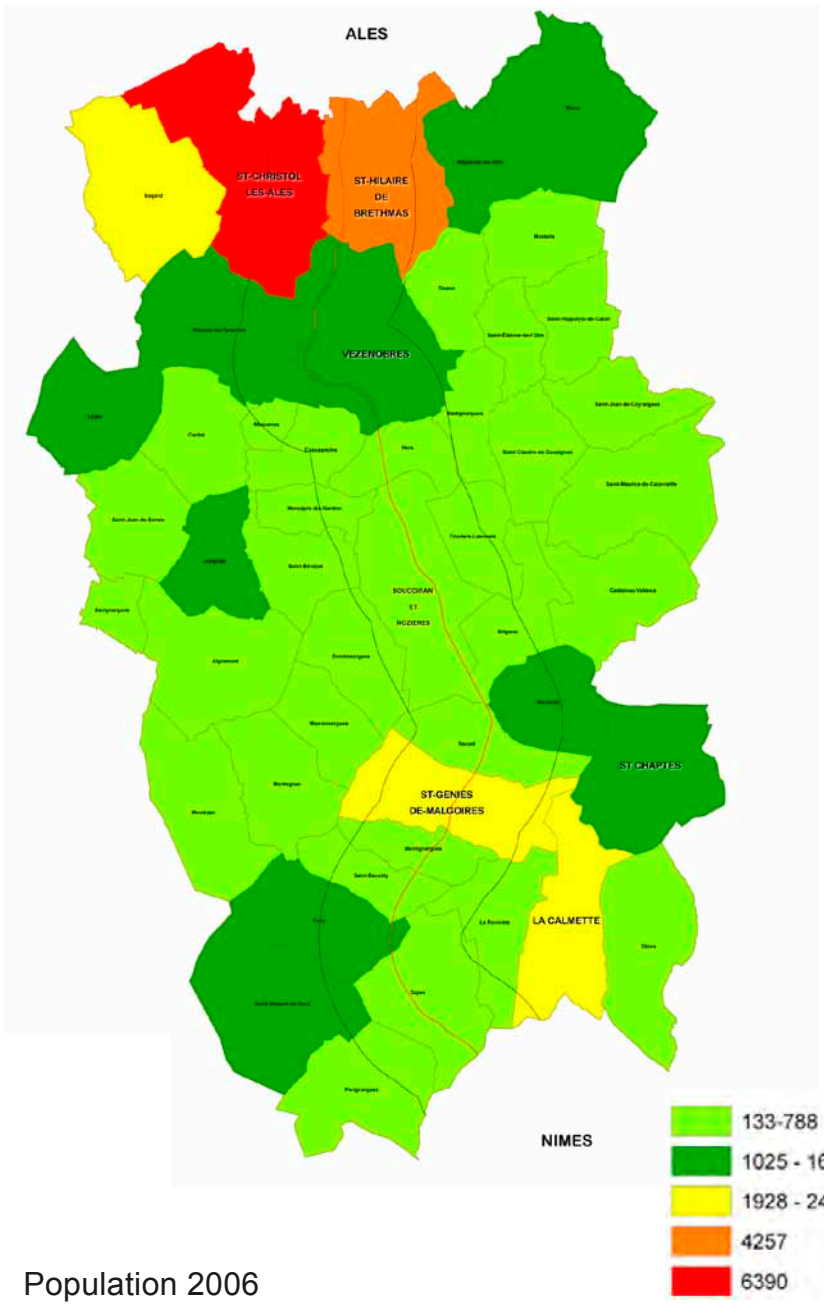
Elle suit le tracé du Gardon d'Alès, et est bordée à l'ouest par la RN106 à 2x2 voies et à l'est par la D936, l'ex-N106. Elle enjambe comme ces autres infrastructures l'Avène, principal affluent en rive gauche du Gardon d'Alès descendu de Laval-Pradel dans les Cévennes, et sa petite sous-plaine, marquant pour l'instant la limite du secteur aggloméré du sud-est alésien. Mais au-delà, le reste de la commune de Saint-Hilaire offre un paysage marqué par une périurbanisation peu dense et très expansive (pour un poids total de population de 4300 habitants). Le constat est le même en rive gauche du Gardon d'Alès, à Saint-Christol-lès-Alès (6500 habitants), en dehors de la plaine alluviale et inondable du Gardon.

Quelques petits repères visuels brisent quand même la platitude du relief : les coteaux de Montèze et du Rouret, puis la colline de Montmoirac, à l'ouest. Saint-Hilaire-de-Brethmas, commune que la ligne traverse de part en part, offre vers l'est, en dehors des hauteurs boisées de la Coste, colline allongée la séparant de sa voisine Vézenobres, peu de reliefs, principalement les hauteurs de la colline de Larnac, ancien hameau intégré dans la zone périurbaine alésienne, et plus loin la Serre du Devès et le Bois de la Bedosse.

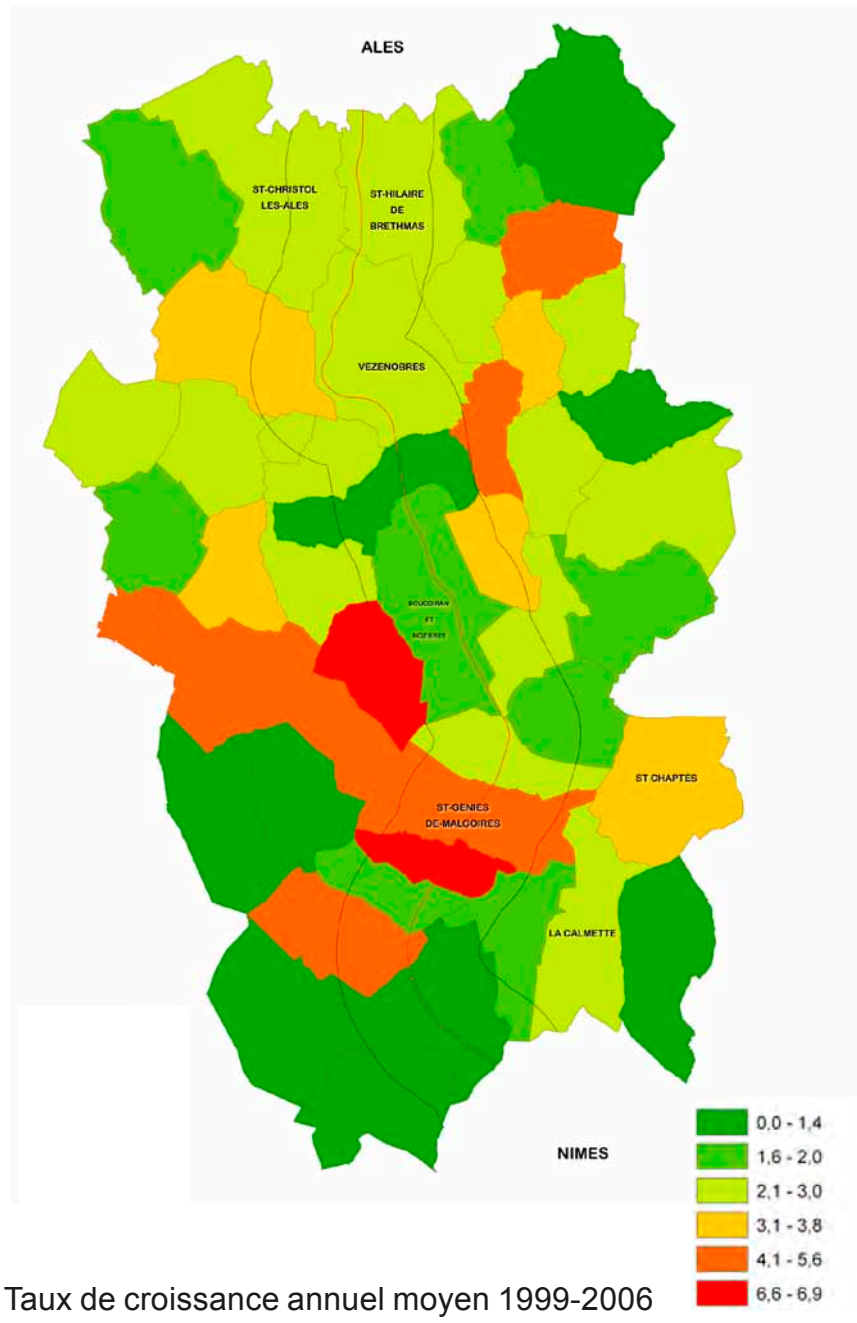
Malgré ces points communs au secteur de plaine périurbain sud d'Alès, le Gardon, du fait de la largeur de sa vallée alluviale inondable, et surtout de l'inexistance de pont entre Alès et Cassagnoles plus au sud, constitue un élément de rupture fort dans ce secteur. La ligne ferrée traverse et pourrait donc potentiellement (re)desservir la rive gauche, mais en l'absence de solution de franchissement du Gardon, la rive droite se voit de facto exclue de la perspective d'utiliser le train à l'avenir.

Dans Alès, la ligne suit les courbes de niveau et se retrouve en viaduc puis effectue au niveau de la colline de Conilhères un virage vers l'Ouest pour aboutir à la large plate-forme ferroviaire où est installée la gare centrale.





Population 2006



Taux de croissance annuel moyen 1999-2006

3.4 Description d'un territoire en mutation

3.4.1 Eléments de cadrage socio-démographiques

État des lieux

L'axe ferré relie les gares centrales de Nîmes, ville comptant 144 092 habitants, et d'Alès, ville de 39 943 habitants (chiffres INSEE 2006). Les communautés d'agglomération correspondantes comptent respectivement 230 913 et 73 444 habitants. Entre 1999 et 2006, le Grand Alès a renoué avec la croissance en gagnant près de 3 400 habitants, soit un taux annuel de progression de 0,68% (taux qui s'est accéléré depuis 2006). Sur la même période, Nîmes Métropole se développe à raison d'un taux annuel de 1,3% par an, soit un peu plus de 20 100 habitants supplémentaires.

Entre les deux villes, dans un territoire délimité par les 24 communes se situant au plus à 2km de part et d'autre de la ligne et s'étirant sur 32 km, on compte 27 806 habitants en 2006. Au-delà, dans le secteur compris entre 2 et 10 km, 23 communes rassemblent 16 809 habitants. On note la présence de plusieurs villages de petite taille dans le territoire intermédiaire, puisque sur les 47 communes seules 15 dépassaient en 2006 les 800 habitants. Les deux communes les plus importantes sont au sud d'Alès Saint-Hilaire-de-Brethmas (4 257 habitants) et Saint-Christol-lès-Alès (6 390 habitants), dont les taux d'évolution annuels sont respectivement de 2,3 et 2,2%. Vient ensuite en 3ème position Saint-Geniès-de-Malgoirès (2 460 habitants), dont le taux d'évolution annuel est de 4,1%.

Les 47 communes situées dans l'ensemble du territoire intermédiaire ont connu une évolution démographique très soutenue depuis trente ans avec une accélération sur la période de 1999 à 2006. On y comptait 37 432 habitants en 1999 et 44 315 en 2006, soit une progression moyenne annuelle de 2,6%. Le territoire intermédiaire a donc connu une très forte croissance, notamment en comparaison avec les agglomérations de Nîmes Métropole et du Grand Alès ou des villes centres de Nîmes et d'Alès (+1,1% et 0,22%). A titre de comparaison, le département du Gard a connu, toujours sur la même période, un taux d'évolution annuel de 1,32%.

	POPULATION 1999	POPULATION 2006	TAUX DE CROISSANCE 1999-2006	Résidences Principales 2 2005	Production Logements 2008	Construction moyenne de logements 2000-2008	Logements Sociaux Public 2006	Logements Sociaux Privés 2006	Total Logements Sociaux 2006	Taux de Logements Sociaux 2006
Aigremont	449	638	5,1	227	8	9	0	0	0	0,0%
Bagard	1970	2252	1,9	866	14	17	0	5	5	0,6%
Boucoiran-et-Nozières	621	696	1,6	316	4	5	7	0	7	2,2%
Brignon	658	786	2,6	323	11	9	22	0	22	6,8%
Cardet	643	788	2,9	327	9	8	0	1	1	0,3%
Cassagnoles	244	388	6,9	153	3	5	0	0	0	0,0%
Castelnau-Valence	261	299	2,0	126	11	9	0	0	0	0,0%
Cruviers-Lascours	444	562	3,4	223	7	9	9	0	9	4,0%
Deaux	476	565	2,5	212	4	7	0	0	0	0,0%
Dions	522	522	0,0	255	3	4	0	0	0	0,0%
Domessargues	420	659	6,6	220	1	9	0	3	3	1,4%
Fons	741	1025	4,7	349	12	14	0	5	5	1,4%
Gajan	633	645	0,3	223	4	4	0	1	1	0,4%
La Calmette	1635	1928	2,4	775	13	24	9	3	12	1,5%
La Rouvière	495	558	1,7	229	1	6	2	0	2	0,9%
Lédignan	995	1236	3,1	510	37	16	21	3	24	4,7%
Lézan	980	1207	3,0	530	22	18	5	0	5	0,9%
Martignargues	240	351	5,6	138	3	5	0	0	0	0,0%
Maruéjols-lès-Gardon	144	152	0,8	76	9	4	0	0	0	0,0%
Massanes	137	169	3,0	77	3	2	0	0	0	0,0%
Mauressargues	92	133	5,4	53	2	2	0	0	0	0,0%
Méjannes-lès-Alès	905	1026	1,8	405	17	11	0	0	0	0,0%
Mons	1349	1426	0,8	557	14	10	0	1	1	0,2%
Montagnac	136	146	1,0	57	0	1	0	0	0	0,0%
Monteils	399	547	4,6	187	6	9	0	0	0	0,0%
Montignargues	348	554	6,9	181	7	8	1	0	1	0,6%
Moulézan	396	415	0,7	179	17	8	0	4	4	2,2%
Moussac	1020	1147	1,7	473	19	11	6	1	7	1,5%
Ners	618	665	1,1	284	3	6	0	1	1	0,4%
Parignargues	567	579	0,3	208	2	2	0	0	0	0,0%
Ribaute-les-Tavernes	1258	1558	3,1	622	24	22	0	2	2	0,3%
Saint-Bauzély	387	433	1,6	168	10	6	0	0	0	0,0%
Saint-Bénézet	222	256	2,1	93	3	3	0	0	0	0,0%
Saint-Césaire-de-Gauzignan	224	263	2,3	115	5	2	0	2	2	1,7%
Saint-Chaptes	1184	1478	3,2	588	14	20	36	0	36	6,1%
Saint-Christol-lès-Alès	5492	6390	2,2	2539	58	73	168	5	173	6,8%
Saint-Étienne-de-l'Olm	235	305	3,8	121	5	5	0	0	0	0,0%
Saint-Geniès-de-Malgoirès	1853	2460	4,1	878	77	35	36	4	40	4,6%
Saint-Hilaire-de-Brethmas	3619	4257	2,3	1654	66	28	24	2	26	1,6%
Saint-Hippolyte-de-Caton	158	194	3,0	76	0	2	0	0	0	0,0%
Saint-Jean-de-Ceyrargues	156	161	0,5	76	1	1	0	0	0	0,0%
Saint-Jean-de-Serres	444	499	1,7	207	7	7	0	1	1	0,5%
Saint-Mamert-du-Gard	1100	1215	1,4	445	17	16	0	0	0	0,0%
Saint-Maurice-de-Cazevieille	478	588	3,0	210	12	9	0	0	0	0,0%
Sauzet	551	669	2,8	261	4	6	0	1	1	0,4%
Savignargues	142	193	4,5	87	5	3	0	0	0	0,0%
Vézénobres	1391	1632	2,3	709	9	13	49	12	61	8,6%

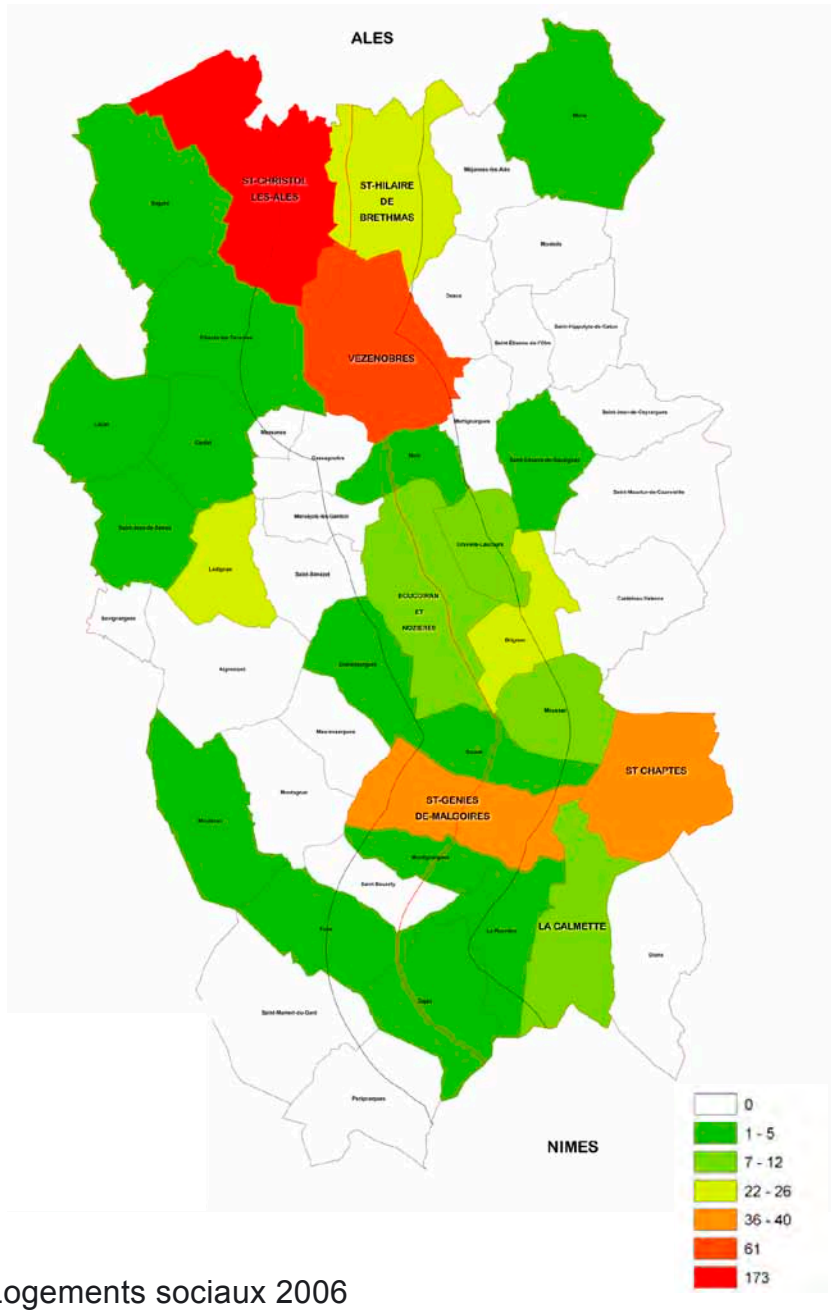
Sur le territoire du contrat d'axe, force est de constater que la croissance urbaine est la plus forte dans les espaces périurbains, souvent moins bien dotés de transports collectifs adaptés, services et équipements. De plus, le nombre de ménages sans voiture dans le territoire intermédiaire est de 1 416 en 2006 (soit 20 % des ménages).

Ces personnes ne peuvent compter que sur une solidarité de voisinage et des transports en commun dans un territoire périurbain où la dépendance à la voiture est forte : 49% des ménages ont au moins 2 voitures. Dans les deux grandes villes, le pourcentage des ménages ayant au moins 2 voitures est d'environ 20%, alors que se sont environ 26% des ménages qui n'ont pas de voiture.

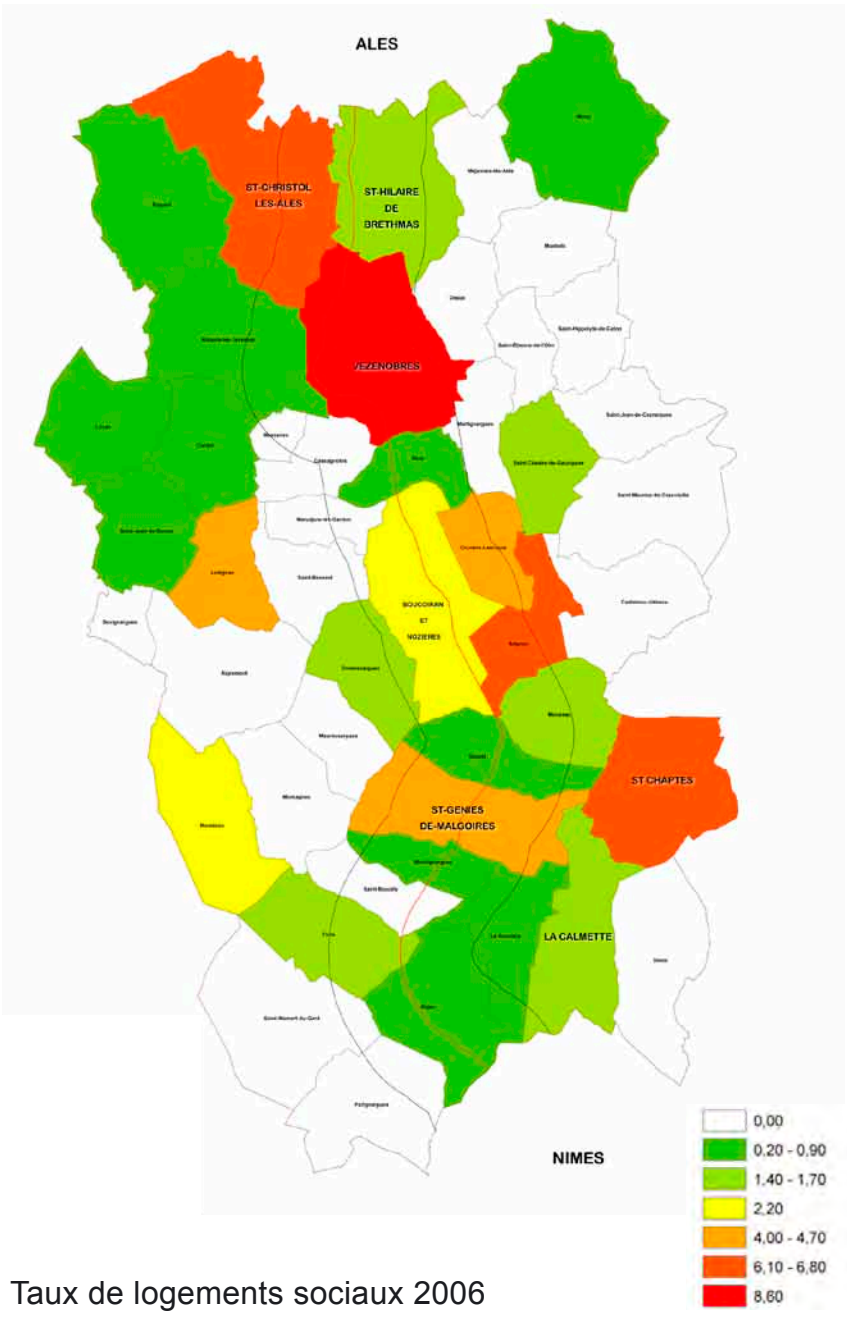
Les évolutions à venir

Les évolutions démographiques globales et leurs localisations dépendront des politiques publiques portées par les grands documents de planification et par les Plans Locaux d'Urbanisme, en fonction des offres en logements qui en résulteront :

- À cet égard, le SCoT du Sud du Gard encadre déjà cette croissance sur son territoire. A l'horizon 2015, il ne permet plus l'explosion périurbaine connue par le passé. Il concentre en effet la croissance sur la ville centre, Nîmes, puis sur les pôles majeurs et intermédiaires (La Calmette et Saint-Geniès-de-Malgoirès en ce qui concerne le contrat d'axe) ainsi que sur les communes desservies par une gare auxquelles il accorde une « prime » de 5%.
- Si on prolonge les objectifs du SCoT au-delà de 2015, Nîmes pourrait recevoir 50.000 habitants, dont 20 à 25 000 pourraient être accueillis par l'éco-cité de la Porte Nord. Ce rééquilibrage d'une offre urbaine attractive devrait avoir pour effet de limiter « l'évasion » massive vers les communes périurbaines. De son côté, Alès révise son PLU et affiche la volonté d'accueillir 20 000 habitants supplémentaires dans les 20 ans à venir.



Logements sociaux 2006



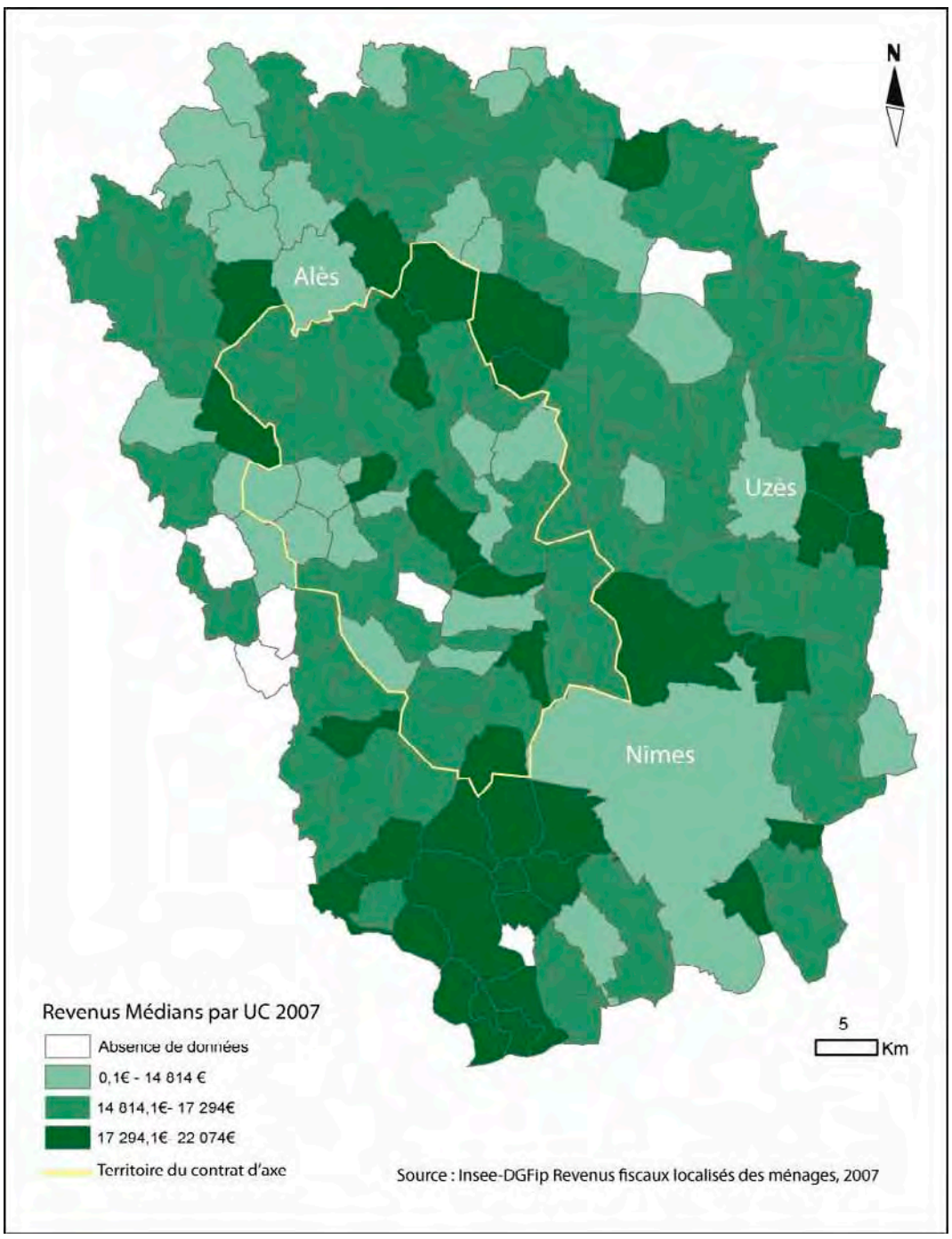
Taux de logements sociaux 2006

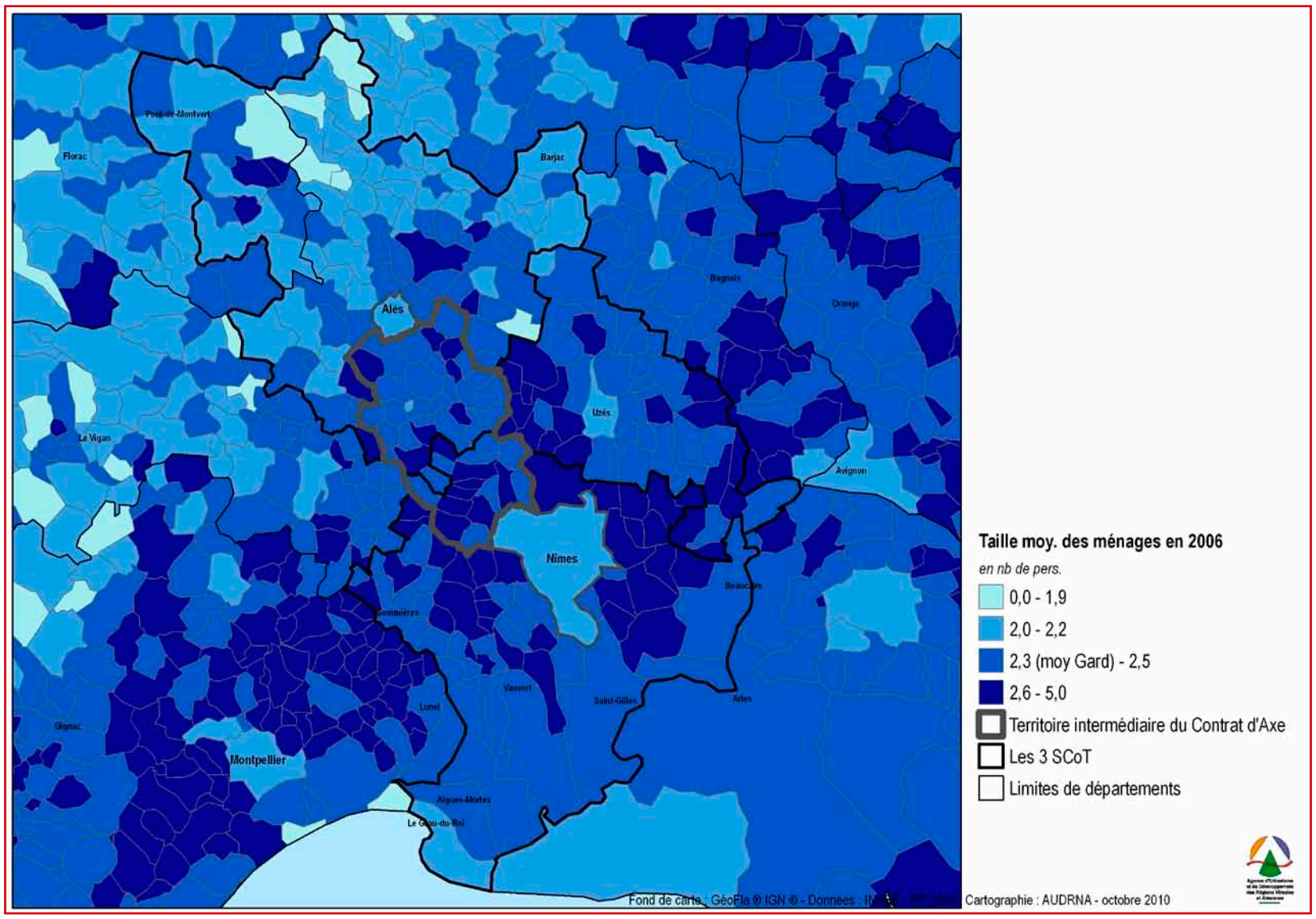
Le territoire a donc connu sur le plan démographique un dynamisme fort. Néanmoins, comme il offre encore des potentialités de développement (voir plus loin), il est vraisemblable que la pression urbaine continuera à se faire sentir d'autant que les conditions d'accessibilité se sont améliorées avec la réalisation de la voie express entre Alès et La Calmette. Le jour où le « bouchon » de Nîmes sautera, l'effet d'appel sera encore plus fort.

En prolongeant la courbe de croissance passée, ce sont 33 162 nouveaux habitants (voir projections démographiques ci-après) qui sont attendus dans l'espace intermédiaire du Contrat d'axe. Ce scénario, improbable, est difficilement compatible avec les orientations du ScoT du Sud du Gard et les principes du développement durable repris dans les lois Grenelle 1 et 2 qui visent à réduire l'étalement urbain et à recentrer l'urbanisation au plus près des transports, des équipements et des services existants. La vision collective du territoire qui résultera du contrat d'axe doit permettre de servir un objectif : accompagner une politique de recentrage de la croissance sur les secteurs les mieux équipés et faciliter, en optimisant l'offre de transports collectifs, le report modal sur le train.

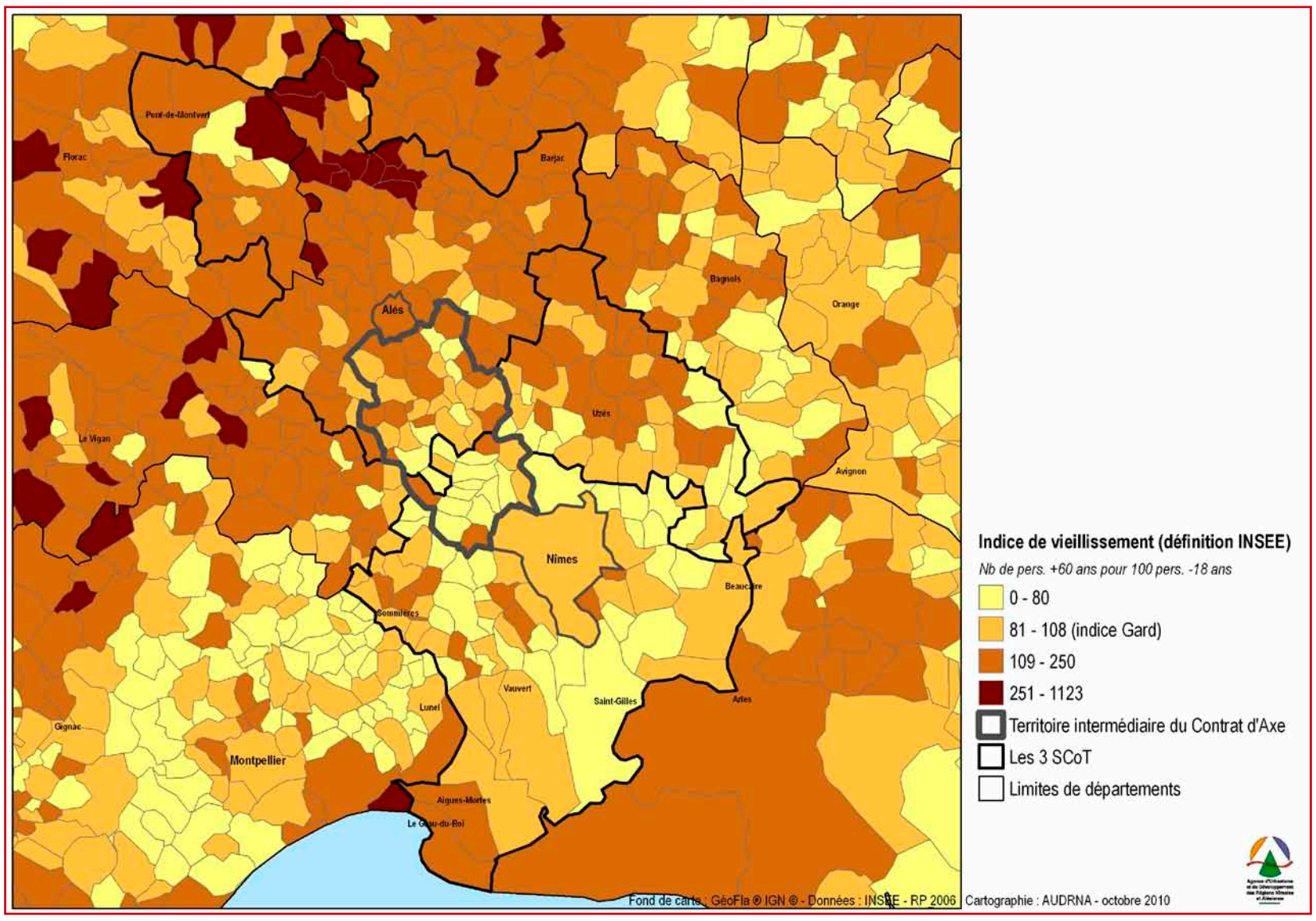
D'autres éléments de déséquilibre socio-économique dans l'espace doivent être soulignés et sont illustrés par les cartes qui suivent.

La première ci-desous montre une répartion sociale marquée géographiquement : les revenus les plus faibles se concentrent dans les villes centre et dans les communes rurales les plus isolées.

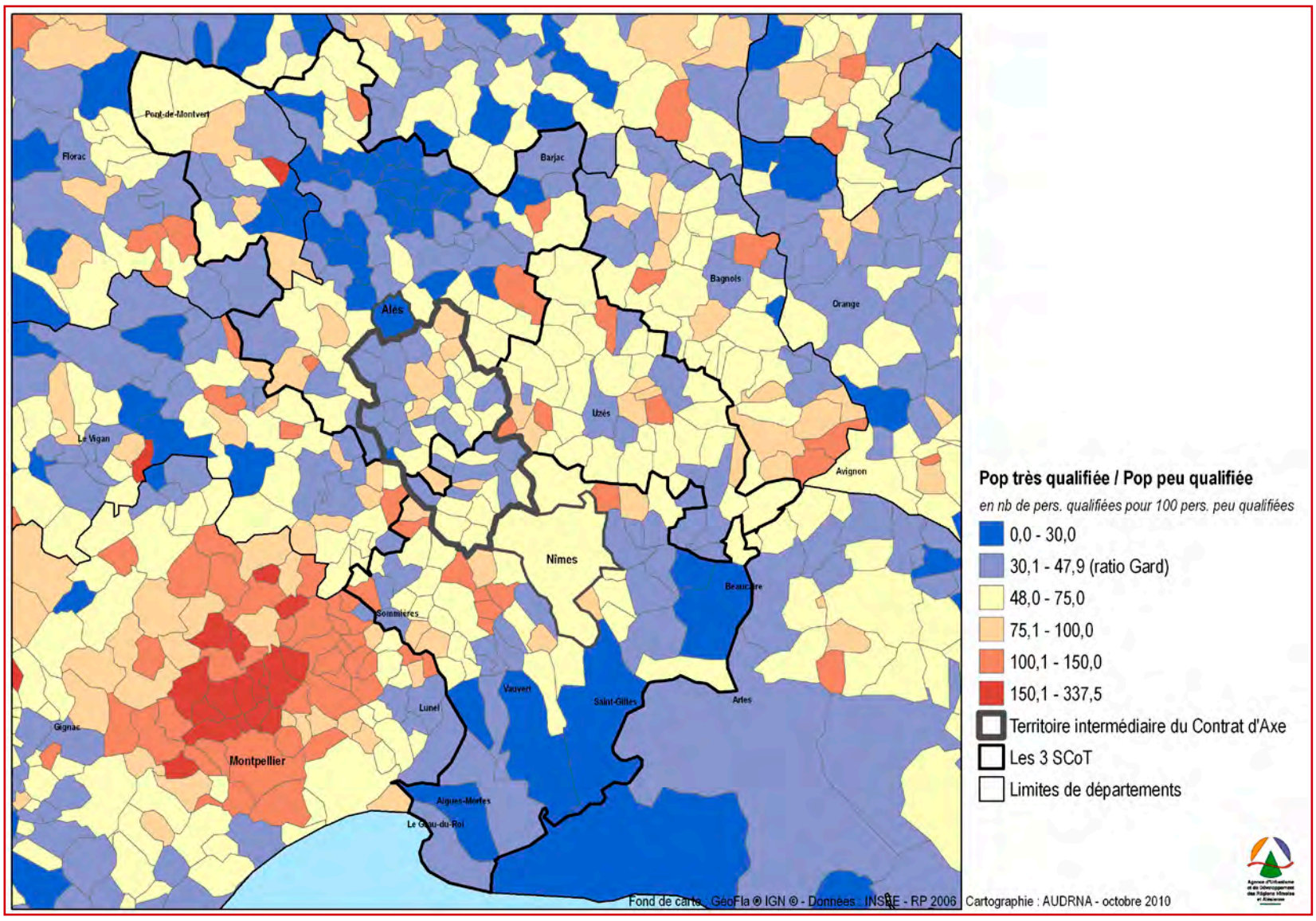




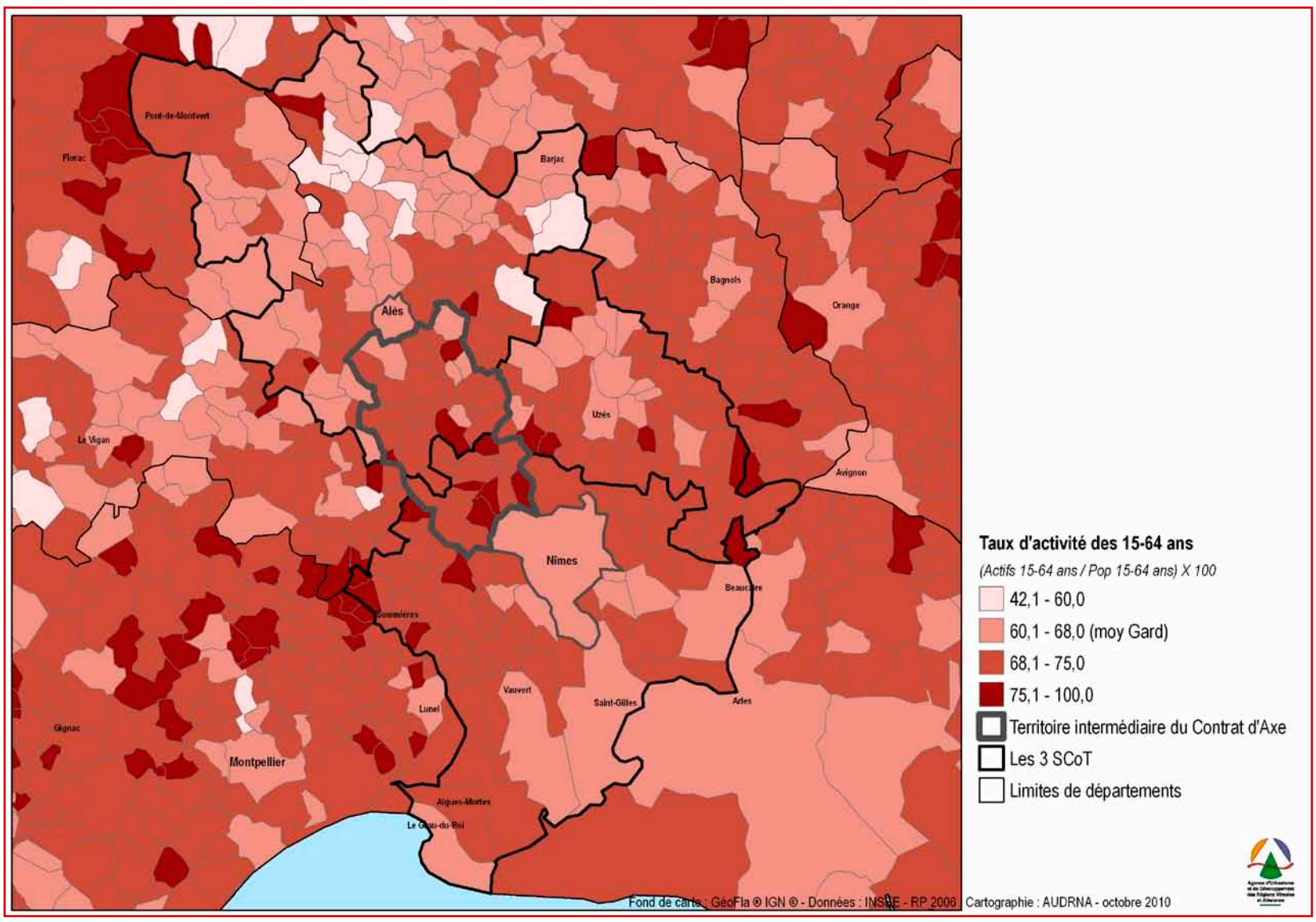
En 2006, on comptait en moyenne 2.0 personnes par ménage pour Alès, 2.1 pour Nîmes et 2.5 pour l'ensemble des communes intermédiaires. Les ménages de taille plus grande sont une caractéristique des espaces périurbains, souvent observée à l'échelle nationale. Dans le détail, la taille moyenne des ménages varie sur le territoire intermédiaire de 2.2 (Massanes et Dions) à 2.9 personnes (Domessargues et Montignargues). Sur la carte, le pourtour nîmois, dont la Gardonnenque, se distingue particulièrement.



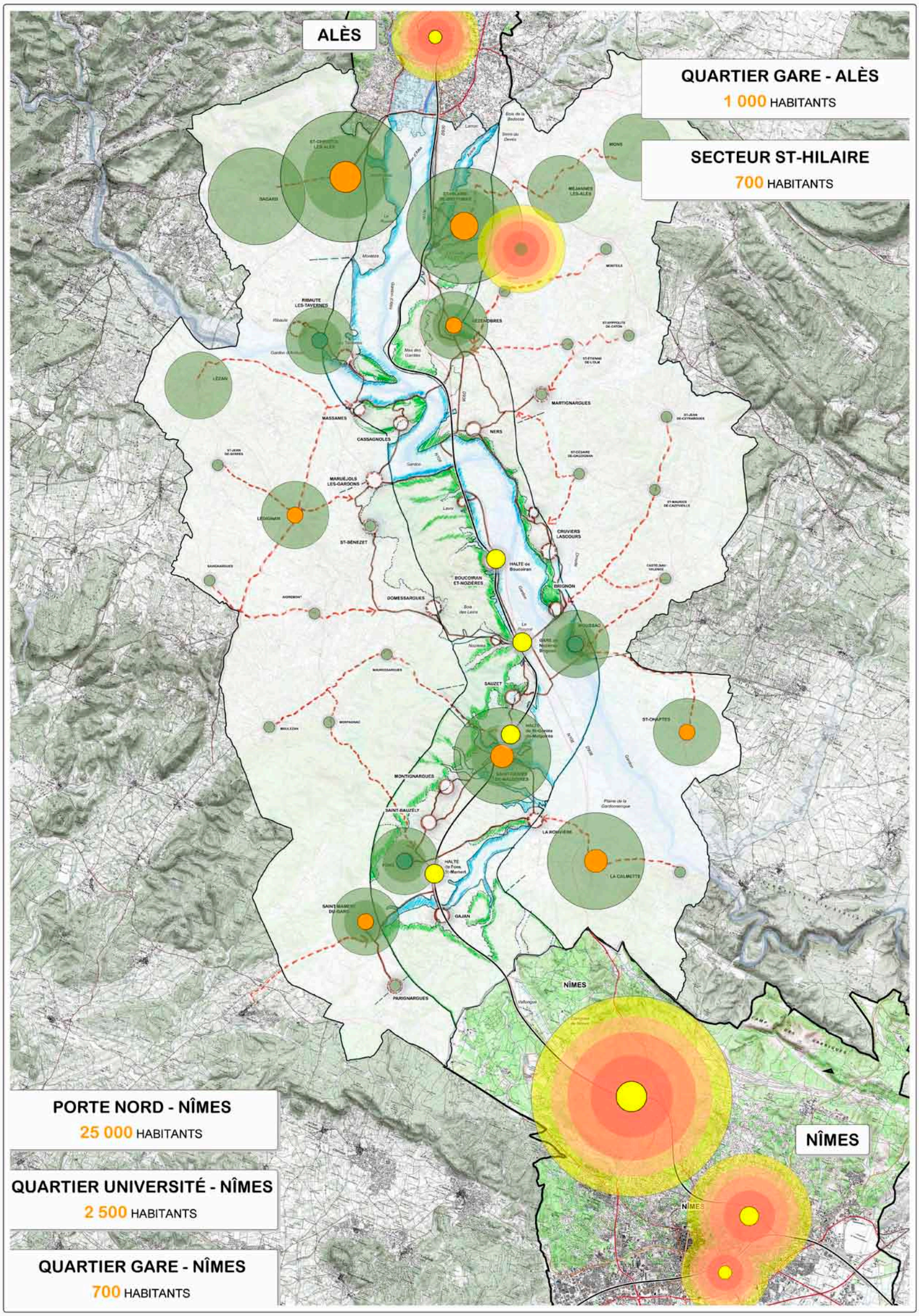
Le territoire intermédiaire du contrat d'axe est clairement un territoire de transition entre les communes « jeunes » du sud gardois et les communes « vieillissantes » des Cévennes. Autour d'Alès, l'indice de vieillissement varie de 200 (St-Hippolyte-de-Caton) à 108 (Mons) ; autour de Nîmes, il oscille entre 75 (Cruviers-Lascours) et 25 (mimimun départemental à Montignargues).



En 2006, la population des communes du contrat d'axe parait peu qualifiée au regard de celle des territoires voisins : en moyenne 47 personnes très qualifiées pour 100 personnes peu qualifiées. A Alès, on compte seulement 29 personnes très qualifiées (ayant au moins un bac+2) pour 100 personnes peu qualifiées (ayant au plus le BEPC). Le sud-ouest alésien n'est guère mieux loti : de 32 (Lédignan) à 47 (Saint-Hilaire-de-Brethmas), valeurs comparables à celles des communes du nord de Nîmes : 32 à La Calmette, 47 à Maruéjols-les-Gardons. Seul le sud-est alésien, autour de Vézenobres, affiche des ratios supérieurs à 75.



Le taux d'activité moyen des 15-64 ans est sur le territoire intermédiaire de 71.2%, supérieur à la moyenne départementale (68 %). Seules six communes du territoire intermédiaire, ainsi que Nîmes (65.8%) et Alès (64.2%), sont en-dessous de la moyenne gardoise : Bagard (68.1%), Mons (67.6%), Cruviers-Lascours (67.5%), Saint-Etienne-de-l'Olm (67.3%), Saint-Christol-lès-Alès (66.6%) et Saint-Hippolyte-de-Caton (64.8%). Les communes où les actifs sont en proportion les plus nombreux sont La Rouvière (79%), Monteils (78%), Dions (77.6%), puis Montignargues et Savignargues (77.4%). Le territoire intermédiaire est clairement un territoire de résidence pour les actifs.


ALÈS
QUARTIER GARE - ALÈS
1 000 HABITANTS
SECTEUR ST-HILAIRE
700 HABITANTS
PORTE NORD - NÎMES
25 000 HABITANTS
QUARTIER UNIVERSITÉ - NÎMES
2 500 HABITANTS
QUARTIER GARE - NÎMES
700 HABITANTS
NÎMES
Communes aux fonctions de centralité
(poids de population / équipements et services supracommunaux)
Communes > 1 000 hbts
(à moins de 2kmde l'axe ferré /au-delà des 2 km)
Halte / gare existantes
projets et démarches en lien avec le Contrat d'axe

3.4.2 L'accueil d'une nouvelle population

Ces dernières années, le territoire dit « intermédiaire », compris entre Alès et Nîmes a eu pour vocation d'accueillir en nombre de nouvelles populations. Ce fut la réponse à un contexte particulier : une offre foncière plus importante à un coût plus abordable que dans les agglomérations voisines. Le territoire en fut modifié et dut faire face à de nouveaux usages. Dans le chapitre suivant portant les intentions actuelles de développement, il apparaît que les élus souhaitent pour l'avenir une meilleure maîtrise du développement urbain, mais ce, et pour l'instant, à l'échelle de leur commune. Sans organisation ou vision prospective, l'ensemble du territoire intermédiaire ne pourra que difficilement échapper à une nouvelle vague d'urbanisation sans sacrifier une partie de ses qualités.

Une croissance constatée de 2,6% par an entre 1999 et 2006 place le territoire intermédiaire comme l'un des plus dynamiques au niveau national. Le tableau ci-dessous fait état de la situation dans 20 ans si cette croissance se prolongeait de façon tendancielle. L'accueil de 33 000 habitants (soit 22 000 logements neufs en incluant le phénomène de décohabitation) serait un défi énorme à relever et modifierait durablement les modes de vie actuels. Rappelons que la plupart des élus locaux périurbains ne souhaitent pas s'inscrire dans la poursuite de cette dynamique. En revanche, les communes d'Alès et de Nîmes mettent en œuvre les moyens pour accueillir respectivement 20 000 et 50 000 habitants sur une même période de 20 ans. Pour répondre en partie à ces objectifs, Les agglomérations nîmoise et alésienne ont ainsi déjà annoncé des ambitions en matière d'aménagement (voir carte ci-contre).

Les projections démographiques retenues à 20 ans dans le cadre de cette étude s'appuient de façon privilégiée sur l'approche prospective du S.Co.T. du Sud du Gard, ainsi que sur les principes d'économie des ressources inscrits dans les lois Grenelles de l'environnement, en l'absence d'orientations chiffrées au titre du SCoT du Pays des Cévennes. Le S.Co.T du Sud du Gard propose, à titre indicatif et sur une période de dix ans, les chiffres de croissance suivants : pour les pôles intermédiaires de 10 à 20 %, pour les autres communes de 8 à 12 % avec une majoration possible de 5% pour les communes disposant d'une gare.

Si le contrat d'axe s'inscrit dans les orientations prescrites par le S.Co.T du Sud du Gard, le territoire intermédiaire pourrait ainsi accueillir de l'ordre de 10 000 habitants supplémentaires dans les 20 prochaines années.
Au delà d'un choix quantitatif, il est essentiel que l'implantation de ces populations nouvelles ne se fasse pas de façon homogène et sans hiérarchie, comme cela fut le cas ces dernières années, sur tout le territoire. Le projet d'organisation territorial du contrat d'axe doit obligatoirement répondre à de nouveaux critères de répartition spatiale en cohérence avec une offre nouvelle de mobilité.

LE TERRITOIRE DU CONTRAT D'AXE DANS 20 ANS

PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES **2030** et besoins en logements et foncier (chiffres arrondis)

	SCoT Sud du Gard* - hypothèse basse	SCoT Sud du Gard* - hypothèse haute	Progression tendancielle**
TERRITOIRE INTERMÉDIAIRE **44 315 HABITANTS EN 2006** 47 COMMUNES SITUÉES AU PLUS A 10 KM DE L'AXE FERRÉ	**0,7 % par an** ***(soit environ 8 % sur 10 ans ***)***	**1,15 % par an** ***(soit environ 12 % sur 10 ans ***)***	*2,6 % par an* *(soit environ 29,25 % sur 10 ans)*
	+ 7 700 habitants **5 600 logements** **** / 250 lgts/an 190 hectares *****	**+ 12 700 habitants** **7 800 logements** **** / 340 lgts/an 260 hectares *****	*+ 35 900 habitants* *18 200 logements **** / 800 lgts/an* *600 hectares *****
VILLE DE NÎMES **144 092 HABITANTS EN 2006**	**0,95 % par an** ***(soit environ 10% sur 10 ans ***)***	**1,41 % par an** ***(soit environ 15% sur 10 ans ***)***	*1,1 % par an* *(soit environ 12 % sur 10 ans)*
	+ 35 200 habitants	**+ 54 700 habitants**	*+ 41 200 habitants*
	objectifs affichés d'accueil de population de la Ville de Nîmes : ***+ 50 000 habitants***		
VILLE D'ALÈS **39 943 HABITANTS EN 2006**			*0,22 % par an* *(soit environ 2 % sur 10 ans)*
	objectifs du PLU d'Alès (en cours d'élaboration) : ***+ 20 000 habitants***		*+ 2 100 habitants*

** en l'absence de taux connus pour le SCoT du Pays des Cévennes et sans présager du niveau de tels taux éventuels sur le territoire de ce SCoT*
*** en référence à la progression constatée entre les années 1999 et 2006*
**** en référence à la croissance prévisionnelle basse et haute du SCoT du Sud du Gard*
***** besoin en logements avec décohabitation*
****** besoin en foncier : 33,33% des logements en renouvellement urbain et 20 logements par hectare (réf.: SCoT du Sud du Gard)*

Pour un souci de cohérence, les projections du Contrat d'Axe s'effectuent de manière homogène sur l'ensemble du territoire et différencient un territoire de proximité (24 communes situées au plus à 2 km de l'axe ferré) d'un territoire de rabattement (23 communes situées entre 2 et 10 km de l'axe ferré).

Pour l'instant, les pôles intermédiaires (La Calmette et St-Génies-de-Malgoires) et les communes accueillant une halte (Fons, St-Génies-de-Malgoires et Boucoiran-et Nozières) ne font pas l'objet de simulations distinctes dûes à leur spécificité. La localisation définitive des haltes et la hiérarchie à venir des communes dépendront de la définition d'un projet d'organisation du territoire.

Le contrat d'axe s'inscrit dans les orientations prescrites par le S.Co.T du Sud du Gard et retient comme hypothèse une croissance pouvant varier entre 0,7% par an (soit environ 8 % sur 10 ans) à 1,15% par an (soit 12% sur 10 ans). Le territoire intermédiaire pourrait ainsi accueillir entre 7 400 à 12 700 nouveaux habitants dans les 20 prochaines années. Au delà d'un choix quantitatif, il est essentiel que leur implantation ne se fasse pas de façon homogène ou sans hiérarchie, comme cela fut le cas ces dernières années, sur tout le territoire. Le projet d'organisation territoriale du contrat d'axe doit obligatoirement répondre à de nouveaux critères de répartition spatiale en cohérence avec une offre nouvelle de mobilité.

3.4.3 Les intentions de développement des élus communaux

Les territoires urbains

La commune d'Alès

La sous-préfecture d'Alès (40.000 habitants), « place » importante des Cévennes (un large bassin de vie se rabat vers la ville via les vallées cévenoles), est le siège d'une agglomération connaissant un redéveloppement important depuis une douzaine d'années (création de 5000 logements en 10 ans, à titre illustratif). Celui-ci a pour impact une mobilité croissante tous modes et se ressent donc aussi dans un usage croissant du train, même si la marge de progression de la part transports en commun dans les déplacements globaux est encore importante. Les ambitions de développement sont une augmentation de 20.000 habitants en 20 ans.

Le développement attendu devrait se porter surtout dans les quartiers du Rieu (à l'Est), au centre (renouvellement urbain, notamment Tamaris, Tempéras et centre ainsi que l'éco-quartier de la gare) et, à l'ouest dans le quartier des Hauts d'Alès. À plus long terme et selon l'évolution du tissu urbain, le quartier de Clavières (nord-est) pourrait aussi faire l'objet de renouvellement urbain.

Les secteurs de développement urbain potentiel à proximité de la ligne Alès-Nîmes sont plus limités : au Sud, le secteur de la Prairie est inondable pour l'essentiel. Mais il fait l'objet d'un projet de voie verte, dans le cadre du réseau cyclable alésien et en cohérence avec le Schéma Directeur cyclable départemental, qui pourrait représenter un atout fort pour rabattre des populations vers la ligne. Vers le Sud-Est, on relève par contre la présence de nombreuses dents creuses en zone constructible, mais le potentiel global est limité car les terrains sont pour la plupart difficilement mobilisables du fait d'un enclavement important, d'un héritage de développement de réseaux assez anarchique, et de l'absence de polarité urbaine forte dans le secteur.

Sinon, il existe une volonté forte de réaffirmer la centralité du centre ville (commerces, installation d'un multiplexe), y compris au travers d'une politique de rabattement (réseau TC, pôle vélo à la gare, futures haltes au nord et au sud ?). Une réflexion sur l'entrée de ville sud (projet de ZAC Quai du Mas d'Hours) est en cours, ainsi que sur le déplacements, à l'échelle plus large de l'agglomération.

La commune de Nîmes

Nîmes a comme objectif de conforter son rôle de centralité urbaine en continuant une politique d'accueil de population et de construction traduite dans son projet urbain et dans le programme local de l'habitat.

Ces documents fixent un objectif d'augmentation de population d'environ 50 000 habitants à l'horizon 2030. Cet objectif est d'autant plus ambitieux que ses territoires centre et sud sont contraints par leur fort caractère inondable.

La recherche de nouveaux secteurs à urbaniser s'effectue dans le double souci de rééquilibrage territorial et de développement de nouvelles pratiques en matière de mobilité.

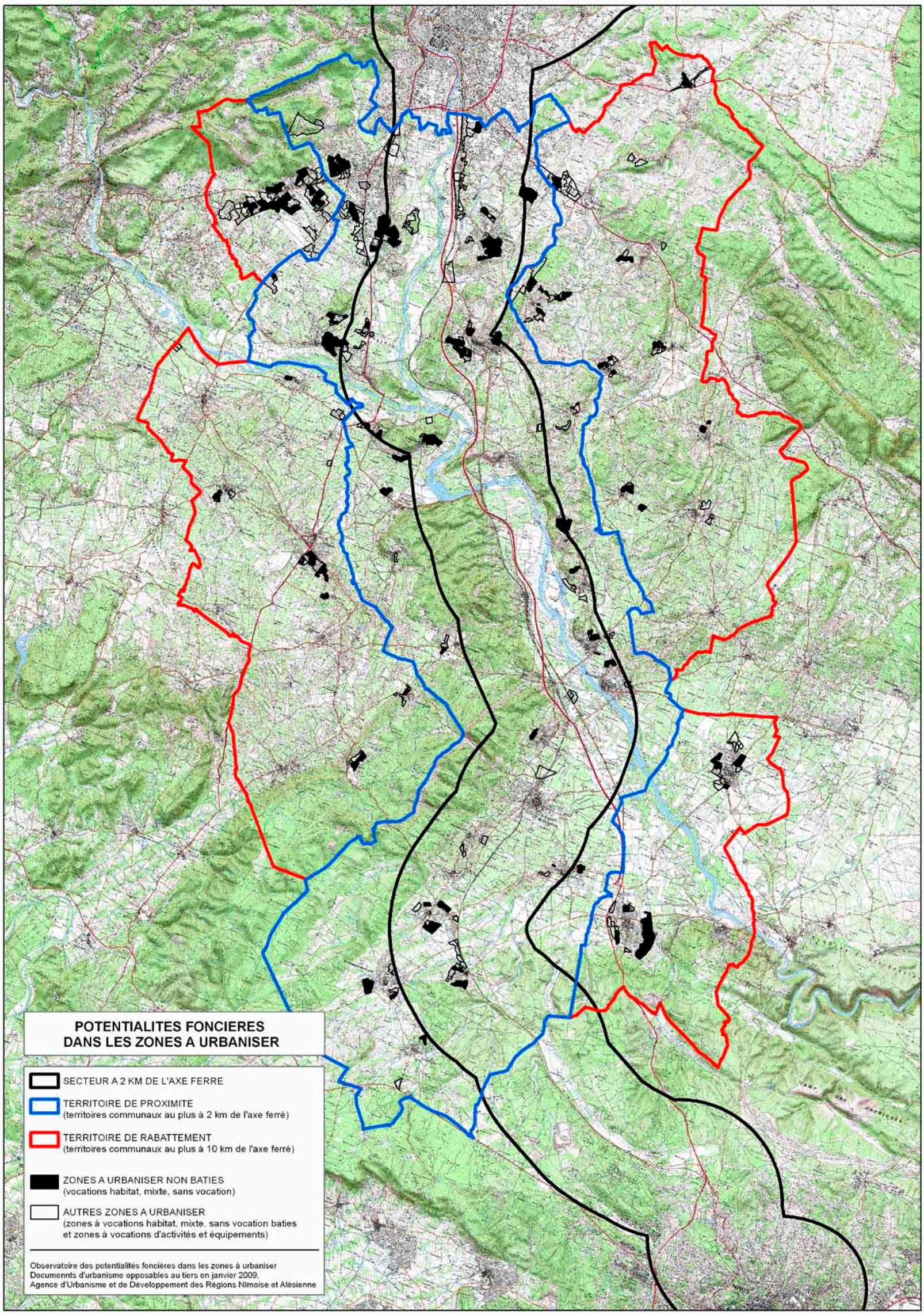
Deux opérations sont particulièrement intéressantes pour le contrat d'axe :
- la création de l' éco-cité de la Porte Nord, qui redéfinira les usages d'entrée d'agglomération pour le territoire péri-urbain.
- le renouvellement urbain du quartier de l'université dont la création d'une halte ferrée connectée à une station de TCSP proposera une nouvelle entrée urbaine de qualité.

Le territoire intermédiaire

Pour estimer les capacités du territoire intermédiaire à répondre aux enjeux démographiques décrits dans le chapitre précédent, il apparaît nécessaire de prendre en considération les potentialités foncières telles qu'elles figurent actuellement dans les Plans Locaux d'Urbanisme. Cette analyse sera dans un second temps éclairée par les intentions de développement exprimées par les élus qui réviseront éventuellement et en conséquence leur document de planification.

Toutefois, la simple addition de disponibilités foncières actuelles ou d'intentions d'élus ne peuvent que difficilement répondre aux enjeux d'un projet d'organisation solidaire d'un territoire. Les réels potentiels de développement des communes devront être remis en perspective et dans un contexte plus large pour correspondre aux objectifs du contrat d'axe.

Les potentialités foncières actuelles du territoire intermédiaire



Les potentialités foncières actuelles du territoire intermédiaire

L'analyse qui suit, s'appuie sur l' « observatoire des potentialités foncières dans les zones à urbaniser », réalisée par l'Agence d'Urbanisme en Octobre 2009. Cet observatoire se base sur les documents d'urbanisme opposables au tiers en Janvier 2009 et renseigne les territoires des S.Co.Ts du Sud du Gard, du Pays des Cévennes et de l'Uzège-Pont du Gard. Dans le cadre du contrat d'axe, n'ont été retenues comme disponibilités foncières que les zones à urbaniser non bâties à vocations d'habitat, mixte ou sans vocation.

Précisons que les communes de Ners, Saint-Bénézet, Martignargues, Montignargues (respectivement 618, 222, 240 et 348 habitants en 2006) et Saint-Geniès-de-Malgoirès n'ont pas (ou plus) ce type de zones à urbaniser dans leur document de planification. Les communes de Boucoiran-et-Nozières et de St-Bauzely sont régies par des cartes communales (et n'apparaissent donc pas). Cependant, elles présentent comme toutes les autres communes des disponibilités foncières résiduelles en zones urbaines ou en continuité de zone urbaine.

La carte ci-contre, à l'échelle du territoire intermédiaire, fait état (en noir) des potentiels inscrits dans les PLU. 397 hectares destinés à l'urbanisation étaient non bâtis au 1er janvier 2009. Cette lecture du territoire mérite toutefois d'être nuancée. Pour exemple, la commune de La Calmette se trouve actuellement confrontée à des contraintes naturelles ou de faisabilité opérationnelle qui réduisent considérablement ses capacités de développement et les élus de Cruviers-Lascours ont volontairement stoppé le projet de ZAC au Nord de Lascours et souhaitent déclasser les terrains concernés.

On compte 234,7 hectares en zones à urbaniser non bâties à vocation d'habitat, mixte, ou sans vocation dans les territoires communaux situés à moins de 2 km de la voie ferrée, les plus aptes à répondre aux objectifs du contrat d'axe du fait de leur proximité de la voie ferré. Comme le confirme le tableau ci-dessous (qui ne concerne que le territoire de proximité), 66 % des disponibilités foncières (soit 155 hectares) sont localisés dans le sud alésien. Cette dynamique urbaine est confirmée par un autre observatoire de l'Agence d'Urbanisme, celui du foncier en zone urbaine, réalisé en 2009. Seules les communautés d'agglomération ont été observées. Sur le Grand Alès, les communes de Bagard, St-Christol-lès-Alès et St-Hilaire-de-Brethmas ont respectivement 6,73 ha, 136,29 ha et 114,77 ha. Sur Nîmes Métropole, les communes de St-Chaptes, Dions et La Calmette ont un potentiel en zone urbaine nettement inférieur : 1,14 ha, 0,9 ha et 0 ha.

Deux constats peuvent être effectués :

- Le territoire présentant actuellement et dans les documents de planification le plus de disponibilités foncières dans le territoire du contrat d'axe est celui qui ne dispose pas d'offre ferroviaire. Les communes de la Gardonnenque qui elles, sont desservies par des gares, ne propose un cumul en zone à urbaniser que de 34,4 hectares, soit 4,5 fois moins.
- Avec près de 400 hectares de disponibilités foncières en zone à urbaniser, le territoire intermédiaire du contrat d'axe, au regard des enjeux démographiques décrits précédemment, couvre largement les besoins fonciers découlant de la projection basée sur les préconisations du S.Co.T du Sud du Gard (cf. p49).

Toutefois, la répartition géographique de ces disponibilités fait que leur utilisation a toutes les chances de prolonger les tendances passées à la dispersion de la construction, impropres à la rationnaliser l'offre de transports.

Les disponibilités foncières des communes situées à 2 km de l'axe ferré

Saint-Christol les-Ales	**58,5**	19,4	NA4	Habitat
		16,0	NA2	Habitat
		10,8	NA3	Habitat
		7,9	NA5	Habitat
		2,4	NA2	Habitat
		2,0	NA1	Habitat
Saint-Hilaire de-Brethmas	**47,0**	22,0	IINA	Habitat
		13,9	INA	Sans vocation
		4,4	INA	Sans vocation
		2,2	IINA	Habitat
		1,5	IINA	Habitat
		1,5	IINA	Habitat
		1,2	IINA	Habitat
		1,2	IINA	Habitat
		0,3	IINA	Habitat
Ribaute les-Tavernes	**27,1**	20,9	AU1	Sans vocation
		1,7	AU2b	Habitat
		1,0	AU2b	Habitat
		1,0	AU2b	Habitat
		0,6	AU2a	Habitat
		0,6	AU2b	Habitat
		0,6	AU2b	Habitat
		0,5	AU2b	Habitat
		0,4	AU2b	Habitat
Vezenobres	**22,4**	6,8	IINA	Habitat
		6,2	INA	Habitat
		5,0	IINA	Habitat
		3,1	IINA	Habitat
		1,3	IINA	Habitat

sous-total **155,0** hectares

Cassagnoles	**13,0**	5,7	AU2	Habitat
		4,3	AU1	Sans vocation
		1,3	AU2	Habitat
		1,3	AU2	Habitat
		0,3	AU2	Habitat
Maruejols-les-Gardons	**3,8**	3,8	AU	Mixte
Massanes	**2,4**	1,3	IINA	Habitat
		1,1	INA	Sans vocation

sous-total **19,2** hectares

Cruviers-Lascours	**13,6**	6,7	AUb	Habitat
		4,7	AUc	Habitat
		1,7	AUa	Habitat
		0,5	AUc	Habitat
Moussac	**5,8**	2,8	IINA	Habitat
		1,5	NA	Habitat
		1,4	NA	Habitat
Brignon	**3,4**	1,5	IINA	Habitat
		1,2	IINAa	Habitat
		0,7	IINA	Habitat
Sauzet	**2,3**	2,3	INA	Sans vocation
Domessargues	**1,0**	1,0	INA	Sans vocation

sous-total **26,1** hectares

Fons	**13,6**	8,1	INA	Sans vocation
		4,2	INA	Sans vocation
		1,2	INA	Sans vocation
St-Mamert-du-Gard	**9,8**	8,4	INA	Sans vocation
		1,4	INA	Sans vocation
Gajan	**6,5**	5,0	INA	Sans vocation
		0,9	IINAb	Habitat
		0,7	IINAa	Habitat
La Rouviere	**2,7**	2,7	INA	Sans vocation
Parignargues	**1,8**	1,8	IINA	Habitat

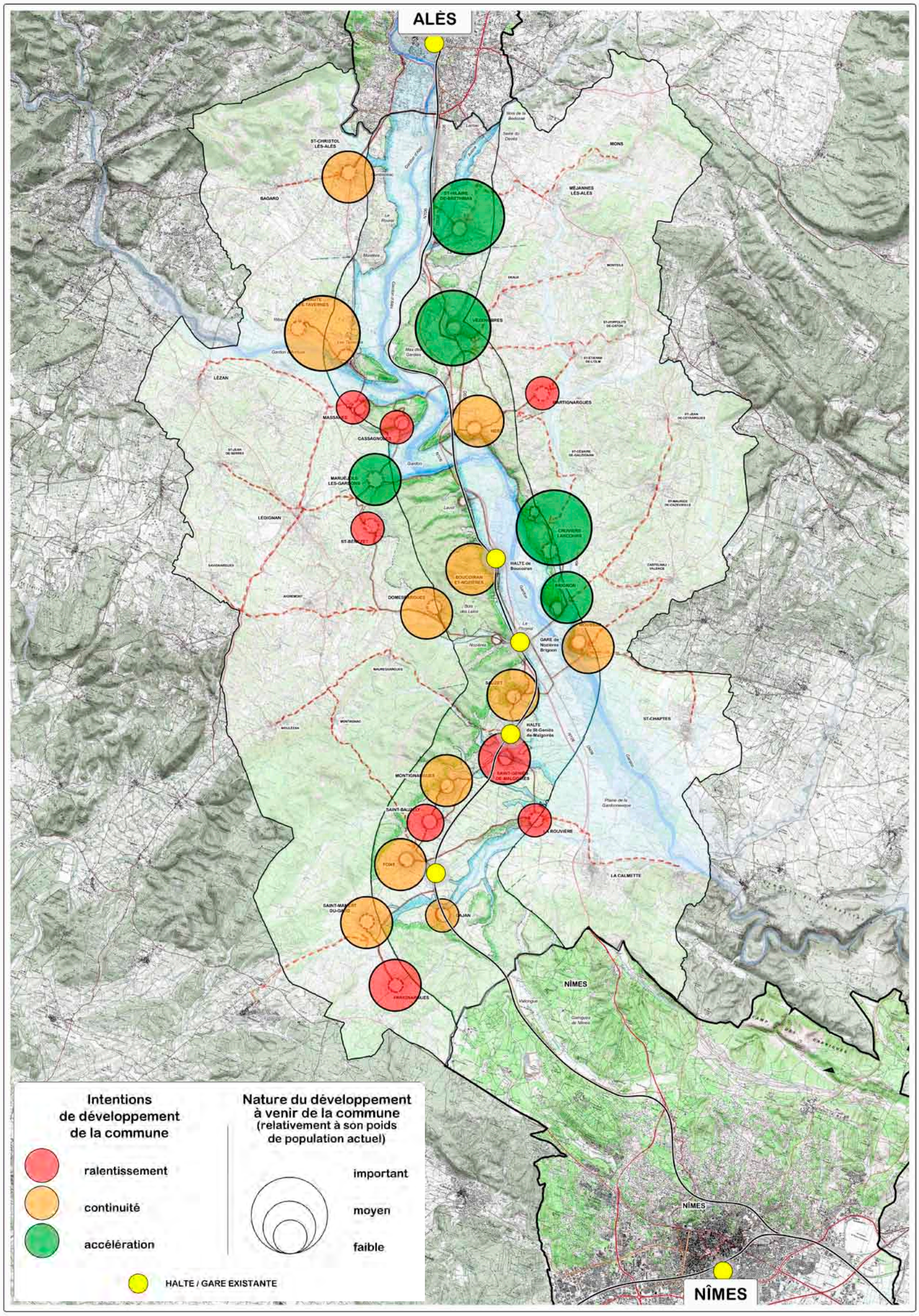
sous-total **34,4** hectares

OBSERVATOIRE DES POTENTIALITÉS FONCIÈRES DANS LES ZONES À URBANISER
Documents d'urbanisme opposables au tiers en janvier 2009 - AUDRNA-octobre 2009

TERRITOIRE DE PROXIMITÉ	**234,7**	**HECTARES DE DISPONIBILITÉS FONCIÈRES ***

* hors zones urbaines et zones à urbaniser à vocation d'habitat déjà occupées ou à vocation d'activités et d'équipements

Les intentions de développement du territoire intermédiaire



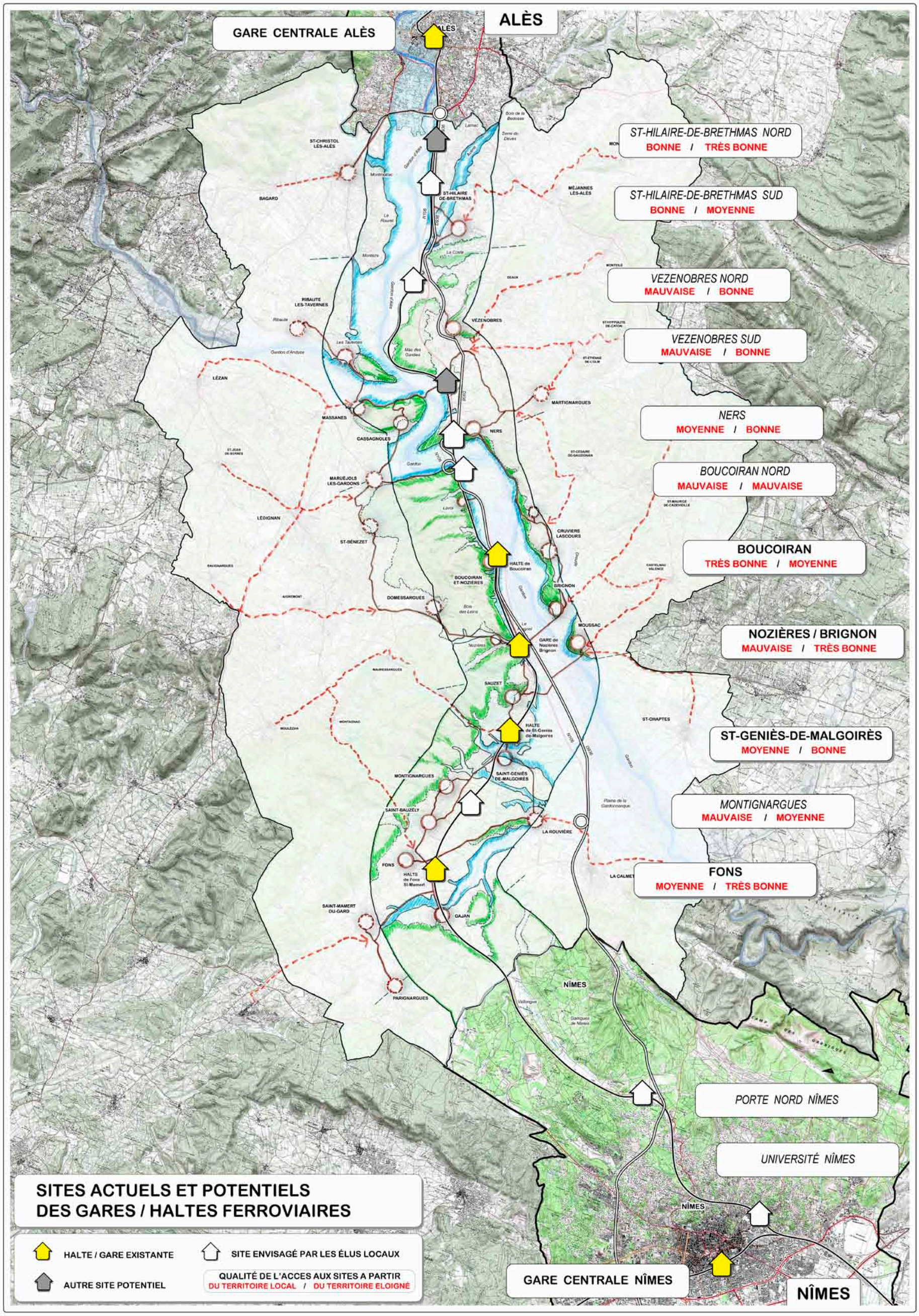
La synthèse qui suit n'est pas que le reflet des possibilités de développement qu'offrent les documents de planification actuels, mais bien les intentions exprimées par les élus communaux lors des entretiens qui se sont déroulés en 2009. Les souhaits sont tous liés à la forte croissance qu'a connu le territoire ces dernières années (seules les communes de Gajan et de Parignargues sont nettement en dessous des 1% par an entre 1999 et 2006) : ils l'intègrent et vont plus loin ou, au contraire, expriment un souhait de stabiliser la situation.

Si parmi les 24 communes du territoire de « proximité », 8 d'entres elles souhaitent inverser les tendances, 11 veulent tout de même poursuivre leur croissance, mais avec un souci plus ou moins marqué de cohérence en terme de forme et d'organisation urbaine (reconquête des centres, forme compacte, proximité des équipements). Citons deux exemples contrastés : Moussac revitalisant l'habitat en son centre par un projet de restructuration de ses équipements publics et un comblements des dents creuses, ou Ribautes-les-Tavernes reliant ses deux entités urbaines principales en développant un « néo-centre » autour d'équipements scolaires et sportifs.

Les effets de la forte pression urbaine sont plus perceptibles dans les très petites communes (Martignargues, Massanes, Cassagnoles) qui sont confrontées à l'adaptation à de nouveaux besoins. Leur intention pour l'avenir est bien de ralentir leur croissance qui figure parmi la plus haute du territoire étudié.

Saint-Geniès-de-Malgoirès avec une politique volontariste ces dernières années aussi bien en matière d'habitat que d'équipements d'envergure communautaire a connu une croissance presque deux fois supérieure (4,1%) aux trois autres communes les plus peuplées du territoire intermédiaire. L'attractivité nîmoise a également touché le reste de la Gardonnenque (remontant même le bois des Lens jusqu'à Domessargues, 6,6% par an de croissance en 7 ans). Comme la plupart des élus de la Gardonnenque, ceux de Saint-Geniès-de-Malgoirès souhaitent ralentir ou stabiliser le développement de leur commune. Parmi les autres communes importantes et les polarités, Vézénobres et Saint-Hilaire-de-Brethmas vont poursuivre leur dynamique urbaine en développant des projets forts avec l'ambition affichée de s'inscrire durablement dans le territoire tout en bénéficiant de la proximité alésienne. Brignon, Cruviers-Lascours et Maruéjols-les-Gardons sont les seules communes du reste du territoire n'ayant pas de fonction de polarité mais qui souhaitent poursuivre voire accélérer leur croissance, via la création à terme de néo-centres disjoints des unités villageoises existants. Elles présentent aussi le point commun d'être aux limites du territoire de « proximité » de la ligne ferrée tout en étant bien reliées avec l'axe de communication Alès/Nîmes. (échangeur de Ners et pont de Brignon).

	Population 2006	Taux de croissance 1999-2006	DYNAMIQUE URBAINE SOUHAITÉE PAR LES ELUS COMMUNAUX (POS/PLU/PROJETS)	IMPORTANCE DU DEVELOPPEMENT SOUHAITÉ PAR LES ELUS COMMUNAUX
Boucoiran-et-Nozières	696	1,6	CONTINU	MOYEN
Brignon	786	2,6	ACCELERATION	MOYEN
Cassagnoles	388	6,9	RALENTISSEMENT	LIMITÉ
Cruviers-Lascours	562	3,4	ACCELERATION	IMPORTANT
Domessargues	659	6,6	CONTINU	MOYEN
Fons	1025	4,7	CONTINU	MOYEN
Gajan	645	0,3	CONTINU	LIMITÉ
La Rouvière	558	1,7	RALENTISSEMENT	TRÈS LIMITÉ
Martignargues	351	5,6	RALENTISSEMENT	TRÈS LIMITÉ
Maruéjols-lès-Gardon	152	0,8	ACCELERATION	MOYEN
Massanes	169	3,0	RALENTISSEMENT	LIMITÉ
Montignargues	554	6,9	CONTINU	MOYEN
Moussac	1147	1,7	CONTINU	MOYEN
Ners	665	1,1	CONTINU	MOYEN
Parignargues	579	0,3	RALENTISSEMENT	MOYEN
Ribaute-les-Tavernes	1558	3,1	CONTINU	IMPORTANT
Saint-Bauzély	433	1,6	RALENTISSEMENT	LIMITÉ
Saint-Bénézet	256	2,1	RALENTISSEMENT	TRÈS LIMITÉ
Saint-Christol-lès-Alès	6390	2,2	CONTINU	MOYEN
Saint-Geniès-de-Malgoirès	2460	4,1	RALENTISSEMENT	MOYEN
Saint-Hilaire-de-Brethmas	4257	2,3	ACCELERATION	IMPORTANT
Saint-Mamert-du-Gard	1215	1,4	CONTINU	MOYEN
Sauzet	669	2,8	CONTINU	MOYEN
Vézénobres	1632	2,3	ACCELERATION	IMPORTANT


GARE CENTRALE ALÈS
ALÈS
ST-HILAIRE-DE-BRETHMAS NORD
BONNE / TRÈS BONNE
ST-HILAIRE-DE-BRETHMAS SUD
BONNE / MOYENNE
VEZENOBRES NORD
MAUVAISE / BONNE
VEZENOBRES SUD
MAUVAISE / BONNE
NERS
MOYENNE / BONNE
BOUCOIRAN NORD
MAUVAISE / MAUVAISE
BOUCOIRAN
TRÈS BONNE / MOYENNE
NOZIÈRES / BRIGNON
MAUVAISE / TRÈS BONNE
ST-GENIÈS-DE-MALGOIRÈS
MOYENNE / BONNE
MONTIGNARGUES
MAUVAISE / MOYENNE
FONS
MOYENNE / TRÈS BONNE
PORTE NORD NÎMES
UNIVERSITÉ NÎMES
GARE CENTRALE NÎMES
NÎMES
SITES ACTUELS ET POTENTIELS
DES GARES / HALTES FERROVIAIRES
HALTE / GARE EXISTANTE
SITE ENVISAGÉ PAR LES ÉLUS LOCAUX
AUTRE SITE POTENTIEL
QUALITÉ DE L'ACCES AUX SITES A PARTIR
DU TERRITOIRE LOCAL / DU TERRITOIRE ELOIGNÉ

3.4.4. De nouvelles haltes ferroviaires envisagées par les acteurs locaux

Les 4 gares existantes sur la ligne ne peuvent prétendre à desservir, une fois leurs missions redéfinies, l'ensemble du territoire du contrat d'axe. De Boucoiran aux portes d'Alès, l'offre ferroviaire est inexistante, privant tout un territoire d'un mode alternatif et efficace au tout voiture.

Ainsi, se pose la question de l'ouverture d'une voire plusieurs haltes ferroviaires. Mais avant de pouvoir trancher cette question, il va être nécessaire de bien se poser la question de la vocation de cette ou ces haltes. Car une halte peut être à vocation urbaine ou périurbaine, avec des trafics importants vers un centre ville (cas de la future halte Université à Nîmes), avoir une fonctionnalité de rabattement large (cas de la gare de Nozières-Brignon), ou avoir une attractivité à l'échelle d'une commune (cas de la halte de Boucoiran). La localisation d'une halte est donc étroitement liée à la vocation qu'on souhaite lui donner.

Trois communes (Nîmes, Vézenobres et Saint-Hilaire-de-Brethmas) ont d'ores et déjà postulé pour accueillir une nouvelle halte en appui d'ambitieux projets d'aménagements.

Cette partie se veut une transition à l'analyse de l'exploitation de la ligne qui est faite dans le volet mobilité du diagnostic du Contrat d'axe, élaboré par le Bureau d'étude Ingerop. Elle décrit et analyse les sites de gare existants mais aussi potentiels (soit du fait d'une aspiration locale, soit du fait d'un intérêt détecté par l'agence). Ce sont les premiers résultats d'une analyse croisée entre les potentiels en termes de développement urbain et d'accessibilité des différents quartiers gare et sites ou secteurs identifiés comme pouvant accueillir une nouvelle halte ferroviaire.

Le tableau ci-dessous qualifie l'accès aux différents sites de haltes pour un territoire proche (2km) et éloigné (+ de 2 km). Il est mentionné les conditions d'amélioration de ces accès ainsi que leur qualité finale, si les aménagements nécessaires venaient à être réalisés.

Il s'agit d'une simple compilation de souhaits d'élus et de propositions de l'AUDRNA, mais il parait évident a priori que l'ensemble des sites ne pourront pas accueillir des haltes (le choix des localisations étant à faire en phase scénarios, en fonction des critères urbanisme mais aussi ferroviaires).

4 SITES GARES EXISTANTES

Territoire	Qualité actuelle de l'accès pour le		Conditions (*) d'amélioration de l'accès pour le		*Qualité de l'accès sous condition pour le*	
	proche	éloigné	proche	éloigné	*proche*	*éloigné*
Boucoiran	tres bon	moyen	sans objet	sans objet	*tres bon*	*moyen*
Nozières- Brignon	mauvais	tres bon	sans objet	aménagement du croisement D.936	*mauvais*	*tres bon*
Saint-Geniès-de-Malgoirès	moyen	bon	aménagement de la voie existante	contournement du centre par le Sud	*bon*	*tres bon*
Fons Saint-Mamert	moyen	tres bon	franchissement du Teulon	franchissement du Teulon	*bon*	*tres bon*

11 SITES POTENTIELS POUR UNE NOUVELLE HALTE

Territoire	Qualité actuelle de l'accès pour le		Conditions (*) d'amélioration de l'accès pour le		*Qualité de l'accès sous condition pour le*	
	proche	éloigné	proche	éloigné	*proche*	*éloigné*
Alès Sud	bon	bon	aménagement de l'accès	amélioration du franchissement du Gardon	*très bon*	*bon*
Larnac (Saint-Hilaire-de-Brethmas Nord)	bon	tres bon	amélioration accès (RN/pont)	amélioration du franchissement du Gardon	*tres bon*	*tres bon*
Saint-Hilaire village	bon	moyen	réalisation et aménagement de l'accès	franchissement du Gardon	*bon*	*bon*
Vézenobres Nord	mauvais	bon	réalisation et aménagement de l'accès	contournement d'Alès et franchissement du Gardon	*bon*	*tres bon*
Mas des Gardies	mauvais	mauvais	sans objet	élargissement de la petite route		
Vézenobres Sud	mauvais	bon	sans objet	amélioration pont submersible	*mauvais*	*tres bon*
Ners	moyen	bon	sécurisation de l'accès (inondable)	sans objet	*bon*	*bon*
Boucoiran et Nozières (ex-gare de Ners)	mauvais	mauvais	sécurisation de l'accès (inondable)	sécurisation de l'accès (inondable)	*mauvais*	*mauvais*
Montignargues	mauvais	moyen	réalisation et aménagement de l'accès	aménagement de l'accès (vers l'échangeur N106)	*bon*	*bon*
Porte Nord	moyen	bon	réalisation et aménagement de l'accès	réalisation d'1 ou 2 rocades nîmoises	*bon*	*très bon*
Université	bon	bon	aménagement de l'accès	sans objet	*très bon*	*bon*

* *: hors aménagement stationnement et sécurisation passage niveau*

4. Les critères de choix du contrat d'axe

4.1 Vers de nouveaux principes de répartition spatiale de la population

4.2. Des sites actuels et potentiels de haltes ferroviaires
- 4.2.1. Sites potentiels de haltes dans le secteur sud alésien 65
- 4.2.2. Sites potentiels de haltes dans le secteur des méandres des Gardons 67
- 4.2.3. Sites existants dans le secteur du couloir du Gardon 69
- 4.2.4. Sites existants et potentiels de haltes dans le secteur de la Gardonnenque 71
- 4.2.5. Sites envisagés de nouvelles haltes nîmoises 75

4.3. Les potentiels de développement du territoire : approche sectorielle et synthétique

4.1 Vers de nouveaux principes de répartition spatiale de la population

Sans organisation ou vision prospective, l'ensemble du territoire intermédiaire ne pourra que difficilement échapper à une nouvelle vague d'urbanisation qui sacrifiera une partie de ses qualités et réduira son potentiel de desserte. Il lui faut :

➔ Maîtriser la forte attractivité du territoire qui a généré un modèle urbain basé sur l'étalement urbain et l'usage exclusif de la voiture ;

➔ Redéfinir une hiérarchie dans l'armature urbaine en s'appuyant sur les polarités existantes et les capacités de développement organisé ;

➔ Structurer l'urbanisation en lien avec les gares, dont l'emplacement dépendra de cette hiérarchie.

Les principes pour l'accueil d'une nouvelle population en cohérence avec une offre ferroviaire et TC optimisée pourraient être énoncés ainsi, par ordre d'efficacité :

1-Une urbanisation compacte et de forte densité à proximité des haltes ferroviaires.

La présence d'une halte fait de ses abords immédiats (notamment dans le rayon des 500 premiers mètres, correspondant à un temps de déplacement à pieds raisonnable de 8 à 10mn) un territoire privilégié. Son urbanisation se doit dans la mesure du possible d'être plus dense qu'ailleurs (avec notamment de l'habit collectif, optimisant l'usage du foncier disponible) et équipée en conséquence. De même, un réel potentiel de développement hors tissu urbain déjà constitué doit pouvoir rendre possible l'implantation d'une halte nouvelle à condition que soient accueillies des fonctions propres à développer les services ferroviaires créés (habitations, équipements supra-communaux).

2- Une urbanisation dense dans les 2 km d'une halte facilement accessible.

Une distance de 2 km autour d'une halte rend possible la pratique de modes de déplacements doux pour accéder aux services ferroviaires (8 à 10mn en vélo). La pacification routière de ce type de territoire n'est possible qu'à la condition d'actions d'amélioration et de sécurisation des circulations piétonnes et modes doux, et justifie aussi une approche urbaine dense. Celle-ci pourrait prendre la forme d'habitats groupés et d'opérations d'ensemble intégrant leurs propres besoins en équipements.

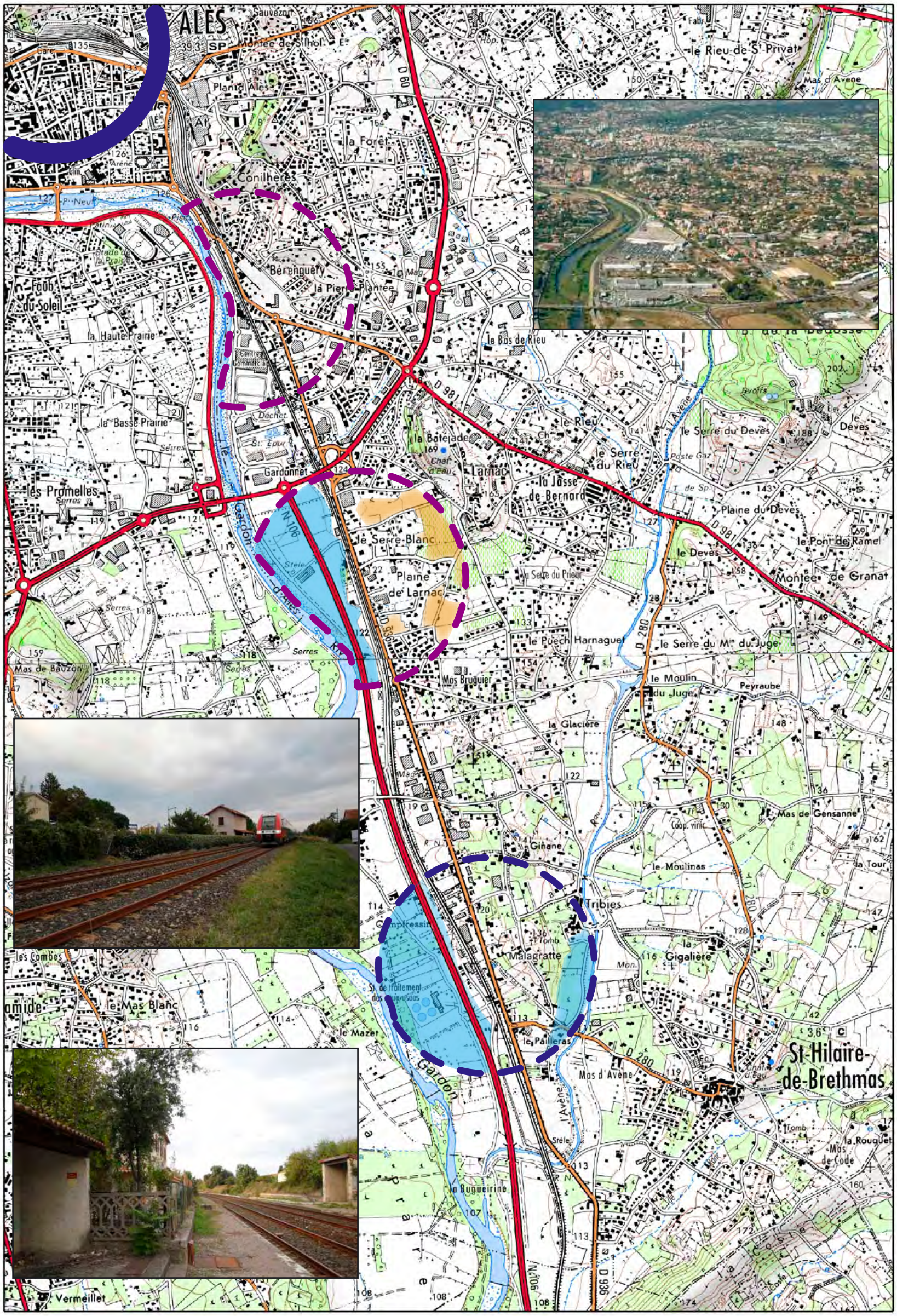
3- Une urbanisation cohérente et structurée à plus de 2 km d'une halte à condition d'un rabattement facile.

Une halte, en fonction de sa localisation, est plus ou moins accessible, pour un territoire située au-delà de 2 km, par le réseau routier (que peuvent également emprunter des Transports Collectifs routiers rabattant vers l'axe ferré). La qualité de ces accès, existants ou à venir, positionne certains secteurs communaux comme plus aptes à se développer au regard de la philosophie contrat d'axe, car mieux connectés à la voie ferrée. Les projets urbains tiendront compte de l'éloignement des pôles urbains et veilleront à une autonomie de fonctionnement (services et équipements locaux).

Dans le reste du territoire, une réponse mesurée sera apportée aux besoins de développement locaux.

L'examen des différents potentiels répondant aux principes énoncés ci-dessus doivent permettre aux élus de faire ressortir des options préférentielles, sachant qu'il conviendra aussi de départager les futurs possibles en fonction de choix sur l'infrastructure et le service ferroviaire (cf. volet mobilité).

Les sites de gares et haltes existants ou repérés font ainsi l'objet d'une analyse des potentiels de développement urbain dans un rayon de 500 m.
Les facteurs limitant de l'inondabilité des sites, du relief, des coupures générées par les infrastructures routières et de leur accessibilité pour les communes plus lointaines, font rapidement ressortir les sites les plus porteurs.



périmètre de 500m autour d'un point d'arrêt

- grand secteur urbanisable (dans le cadre des documents d'urbanisme en cours)
- grand secteur potentiellement urbanisable à terme (actuellement zone agricole ou naturelle)
- secteur fortement inondable

Gare ou halte ferroviaire en service

Autres haltes ferroviaires évoquées et envisagées

- à l'emplacement ou à proximité d'une ancienne gare ou halte fermée
- dans un nouveau site

Projet d'infrastructure routière rapide

4.2 Des sites actuels et potentiels de haltes ferroviaires

4.2.1 Sites potentiels de haltes dans le secteur de la plaine alésienne

Alès Sud

Il exista un court temps une halte dans le sud d'Alès, au débouché du viaduc : celle de Tempéras.

Une autre halte dans le sud de la ville a été évoquée par le service Urbanisme, mais davantage au titre d'une halte possible parmi des nombreuses haltes nouvelles dans une logique tram ou tram-train que comme une véritable halte ferroviaire.

Site en talus

Analyse agence

En termes de chalandise, le secteur est idéal car situé en zone urbaine.

Néanmoins, la grande proximité de la gare centre et la situation en zone centrale feraient subir à une telle halte une trop grande concurrence. L'intérêt d'une halte dans le sud alésien serait plutôt d'offrir un service différent de la gare centre (facilité d'accès et de stationnement). Et donc cela fait plutôt privilégier l'idée d'une halte plus au sud, en sortie de ville et accessible via la rocade (comme le site de Larnac).

Larnac (Saint-Hilaire Nord)

Halte envisagée par l'agence dans le nord de la commune, dans le secteur de la Plaine de Larnac, au plus près de la rocade d'Alès

Site pour l'essentiel à niveau

Analyse agence

Un site dans ce secteur aurait un double avantage :
- Il permettrait un rabattement facile depuis la rocade d'Alès de tout le périurbain sud alésien, aussi bien à l'est (St-Privat, Mons…) que l'ouest (St-Christol, Bagard).
- Il desservirait une zone peuplée et à même de faire l'objet à terme d'une requalification urbaine, amenant à plus de ville encore : le quartier de Larnac (l'un des rares où la municipalité envisage de l'habitat un peu plus dense) et le sud de la ville d'Alès ;

En outre, une halte sur ce site pourrait co-exister avec une halte à Vézenobres nord, contrairement à une halte au sud de St-Hilaire, qui serait clairement concurrentielle de celle de Vézenobres nord.

Saint-Hilaire village

Halte dont la réactivation (un peu plus au nord de la halte historique représentée en photo ci-contre) est souhaitée par le maire de St-Hilaire (avec aménagement d'un grand parking sur un terrain disponible entre la voie ferrée et la 2x2 voies), située à proximité du vieux village de St-Hilaire, à côté de la D936.

Site à niveau

Analyse agence

Ce site, bien qu'ayant l'avantage de ne pas être très éloigné du vieux village (principale zone un peu dense de la commune), se trouve dans un quartier mixte de zones commerciales, d'entreprises et d'habitat très dispersé caractéristique du phénomène d'étalement urbain présent dans le sud de l'agglomération alésienne. Les voiries, en dehors de l'axe de la D936, qui joue un rôle de boulevard urbain, ne permettent que difficilement un rabattement depuis les communes alentours et sont très étroites et donc difficilement adaptables pour y aménager des accès modes doux.

Les potentialités de développement à proximité existent, mais sont contraintes :
- par les zones inondables (Gardon d'Alès et Avène) ;
- par le mitage du quartier, laissant des terrains non construits mais pour beaucoup enclavés ;
- par la non volonté globale des élus communaux de densifier, et de reporter plutôt le développement urbain dans des secteurs éloignés du sud-est de la commune (projet des Hauts de St-Hilaire).

périmètre de 500m autour d'un point d'arrêt

- grand secteur urbanisable (dans le cadre des documents d'urbanisme en cours)
- grand secteur potentiellement urbanisable à terme (actuellement zone agricole ou naturelle)
- secteur fortement inondable

Gare ou halte ferroviaire en service

Autres haltes ferroviaires évoquées et envisagées

- à l'emplacement ou à proximité d'une ancienne gare ou halte fermée
- dans un nouveau site

Projet d'infrastructure routière rapide

4.2.2 Sites potentiels de haltes dans le secteur des méandres des Gardons

Vézenobres Nord

Halte envisagée par la municipalité de Vézenobres

Située à proximité immédiate de l'échangeur de Vézenobres de la 2x2 voies, qui à moyen terme verra arriver aussi la grande rocade de contournement d'Alès (d'abord depuis la D981 –la route d'Uzès- puis depuis la route de Bagnols)

Analyse agence

Potentiel de développement important à proximité immédiate, à l'est de la voie ferrée (l'ouest de la voie, en talus, étant inondable) dans le secteur de St-Jean-des-Gardies

Accessibilité intéressante depuis Vézenobres et St-Hilaire, et, une fois la rocade réalisée, depuis Deaux, Méjannes-les-Alès, Monteils et tout le sud-est de l'agglomération alésienne. A très long terme, connexion envisagée par le Grand Alès entre cette rocade et la N110 au niveau de sa jonction avec la déviation de St-Christol-lez-Alès, via un nouveau pont sur le Gardon (création d'une continuité de rocades depuis l'entrée sud-ouest d'Alès jusqu'à la route de Bagnols voire celle de St-Ambroix si la rocade est prolongée vers le nord aussi).

En conclusion : site au fort potentiel, mais sous réserve d'une volonté politique forte en matières d'urbanisation et d'infrastructures. La volonté d'infrastructures et d'urbaniser à proximité existe, mais il faudra s'assurer de la compatibilité des projets avec la présence d'une halte.

Mas des Gardies

Halte non envisagée par le maire de Vézenobres

Gare en fonction jusqu'au début des années 80, située à la jonction de l'ancienne ligne St-Jean-du-Gard/Vézenobres, déposée entre Anduze et Vézenobres (même si les communautés Autour d'Anduze et du Grand Alès ainsi que le Département souhaitent valoriser cet axe à nouveau, avec à terme la perspective d'une réutilisation ferroviaire, et dans un premier temps une possible voie verte)

Analyse agence

Site très contraint, sans potentiel de développement à proximité (coincé entre colline boisée et zone inondable du Gardon d'Alès), très difficile d'accès et éloigné des axes

En conclusion : site non pertinent au regard du contrat d'axe

Vézenobres Sud (ex-gare de Vézenobres)

Halte non envisagée par le maire de Vézenobres mais par l'agence

Située au pied du Mont Cavala, la voie ferrée marquant la limite de la zone inondable par le Gardon

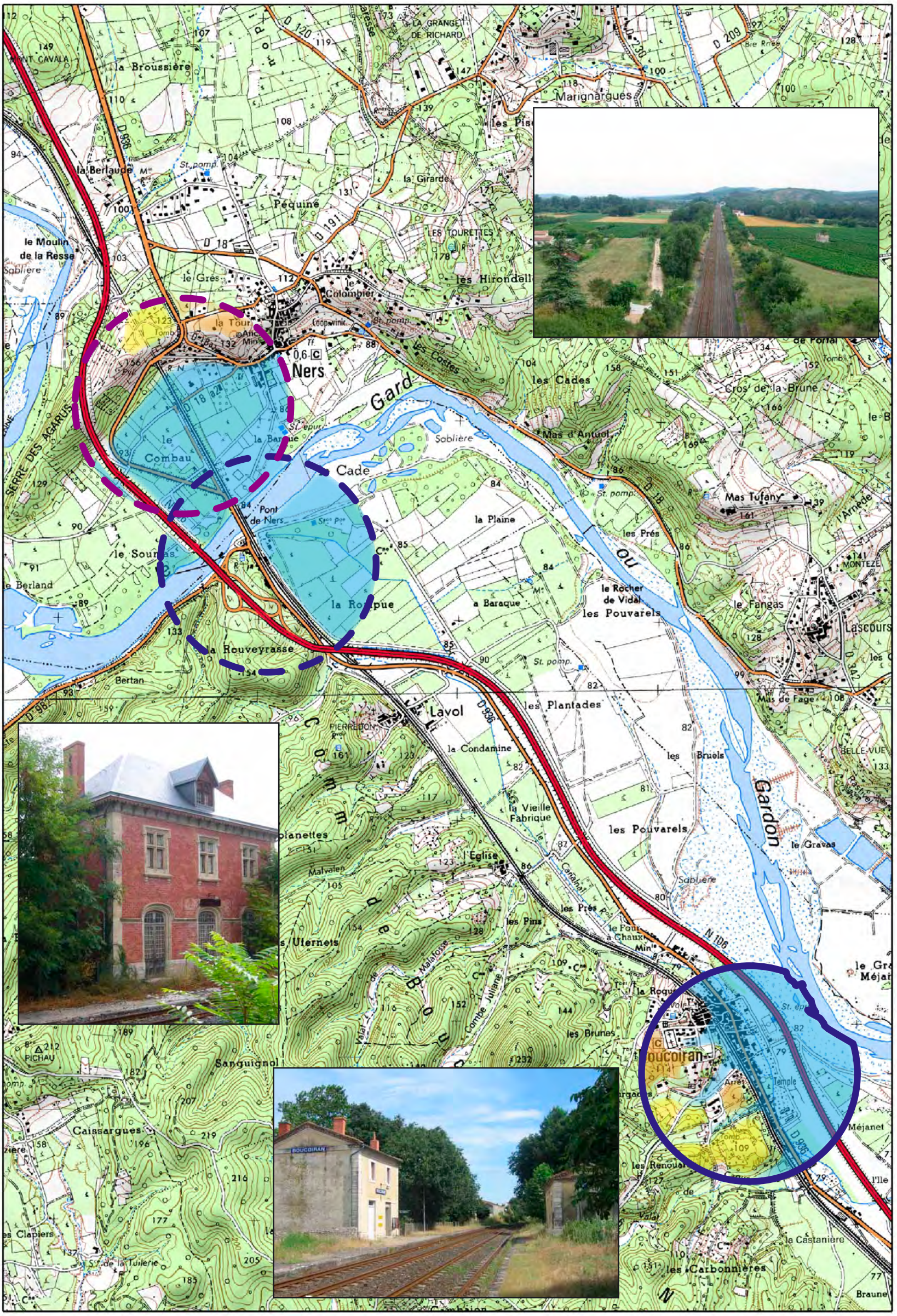
En courbe peu marquée

Analyse agence

Présence de quelques habitations mais très peu de potentiel urbain à proximité immédiate du fait de cette configuration contrainte entre relief et zone inondable. Potentiel plus significatif sur le plateau de Vézenobres, proche, mais dans un secteur que la municipalité actuelle n'envisage pas d'urbaniser de manière importante. Le village même n'est pas très éloigné.

Située au bord de la D106, accessible depuis le plateau (Vézenobres, Ners, St-Etienne-de-l'Olm, Martignargues), mais aussi directement depuis l'ouest (Cassagnoles, Massane, Ribaute-les-Tavernes…), mais par de petites routes, et via un pont submersible.

Ce site est intéressant dans la perspective d'organiser un rabattement efficace, notamment du secteur des méandres et de Ribaute-les-Tavernes.



périmètre de 500m autour d'un point d'arrêt

- grand secteur urbanisable (dans le cadre des documents d'urbanisme en cours)
- grand secteur potentiellement urbanisable à terme (actuellement zone agricole ou naturelle)
- secteur fortement inondable

Gare ou halte ferroviaire en service

Autres haltes ferroviaires évoquées et envisagées

- à l'emplacement ou à proximité d'une ancienne gare ou halte fermée
- dans un nouveau site

Projet d'infrastructure routière rapide

Ners (nouvelle halte)

Halte envisagée par la municipalité de Ners

En zone inondable (Gardon) mais site en talus, réservé au PLU

En sortie de tunnel

Analyse agence

Proximité du village de Ners, mais développement urbain impossible entre le village et le site du fait du risque inondation. Néanmoins, potentiels de développement importants de la commune sur le plateau (et volonté de la municipalité d'urbaniser à terme le secteur entre le village et le quartier isolé du Plan du Bos, au nord de la commune).

Possibilités de rabattement depuis l'ouest via le pont de Ners, très proche, le nord/nord-est, et Cruviers-Lascours

Site facile d'accès, en entrée de commune depuis le sud

En conclusion : site répondant à peu près aux mêmes fonctionnalités d'accessibilité que celles de Boucoiran Nord, mais en étant plus proche des zones de développement potentiel de Ners

4.2.3 Sites existants dans le secteur du couloir du Gardon

Boucoiran Nord (ex-gare de Ners)

Gare désaffectée (BV vendu à un privé, plus de halte), évoquée par les maires de Boucoiran-et-Nozières et Maruéjols-les-Gardon comme intéressante, mais davantage sur le plan historique et patrimonial (première gare du Gard, BV classé) que comme véritable site potentiel de ré-implantation d'une halte

Analyse agence

Potentiel de développement urbain nul à proximité immédiate (Gardon, plaine alluviale inondable, Bois des Lens, infrastructures routières ex-106 et 106 à 2x2 voies) et faible à proximité (Ners -dont toute la partie sud, la plus proche, est inondable- et hameau de Lavol).

Position intéressante pour un rabattement depuis l'ouest et le secteur de Maruéjols/Lédignan, et le nord/nord-est (secteur de Ners).

Site très difficile d'accès et dont l'accès n'est que guère améliorable, à la marge (goudronnage du chemin, création d'un parking), en site inondable.

En conclusion : site peu favorable pour une nouvelle halte

Boucoiran

Halte en fonctionnement

C'est la plus mal desservie et la moins utilisée de la ligne.

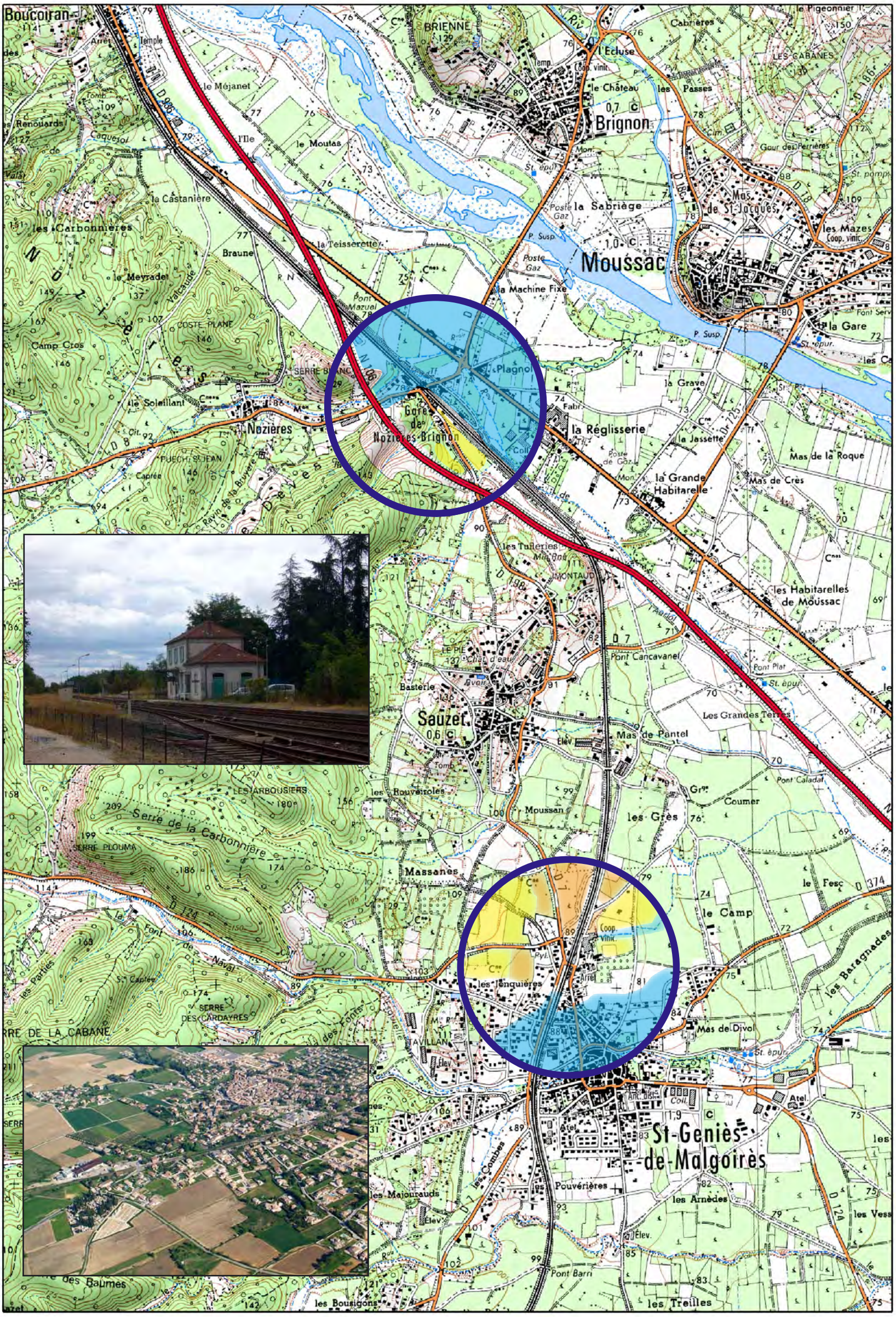
Site en talus, sortie de tunnel

Analyse agence

C'est également la seule véritable halte de desserte de proximité, car située en cœur de village, et c'est son principal intérêt.

Car elle est mal placée pour jouer un rôle de rabattement, d'autant plus que la présence de la gare de Nozières-Brignon capte les populations de nombreux villages alentours.

Si l'accent doit être donné aux haltes de desserte de proximité, cette halte a toute sa valeur (et en gagnera davantage au fur et à mesure que le village se peuplera, sachant que ses potentiels sont néanmoins limités par les contraintes du relief du Bois des Lens, la partie en plaine étant inondable et donc non susceptible d'accueillir de l'habitat nouveau). Si c'est le rabattement vers des haltes positionnées de manière stratégique qui prévaut, le maintien de cette halte ne sera pas nécessaire.



périmètre de 500m autour d'un point d'arrêt

- grand secteur urbanisable (dans le cadre des documents d'urbanisme en cours)
- grand secteur potentiellement urbanisable à terme (actuellement zone agricole ou naturelle)
- secteur fortement inondable

Gare ou halte ferroviaire en service

Autres haltes ferroviaires évoquées et envisagées

- à l'emplacement ou à proximité d'une ancienne gare ou halte fermée
- dans un nouveau site

Projet d'infrastructure routière rapide

Nozières-Brignon

Unique gare en fonctionnement entre Nîmes et Alès, vouée à devenir simple halte une fois le BAPR mis en place (quand la présence de personnel technique ne sera plus nécessaire).

Desserte et fréquentation très médiocres

Site à niveau, nombreuses emprises ferroviaires inutilisées (héritage du rôle technique historique de la gare de point central de ravitaillement et de bifurcation vers la ligne d'Uzès aujourd'hui déposée)

Analyse agence

Halte à l'aire de chalandise importante (équivalente à celle de St-Geniès), par l'addition des nombreux villages pouvant l'utiliser, du fait d'une situation à la croisée des chemins stratégique

Potentiel de développement à proximité très faible (zone inondable du Gardon et reliefs des Leins), dans la vallée de l'Auriol, à Nozières, mais certains villages proches ont des ambitions de développement (Domessargues, Brignon).

Parking très limité, et accessibilité modes doux à prévoir (notamment vers Sauzet, le collège de la Gardonnenque et Domessargues).

4.2.4 Sites existants et potentiels de haltes dans le secteur de la Gardonnenque

Saint-Geniès-de-Malgoirès

Halte en fonctionnement

C'est la mieux desservie (service quasi-équivalent à de l'inter-urbain) et la plus utilisée des points d'arrêt entre Alès et Nîmes (mais qui est l'œuf et qui est la poule ?)

Site à niveau, quais mis aux normes (hauteur, accès, éclairage).

Analyse agence

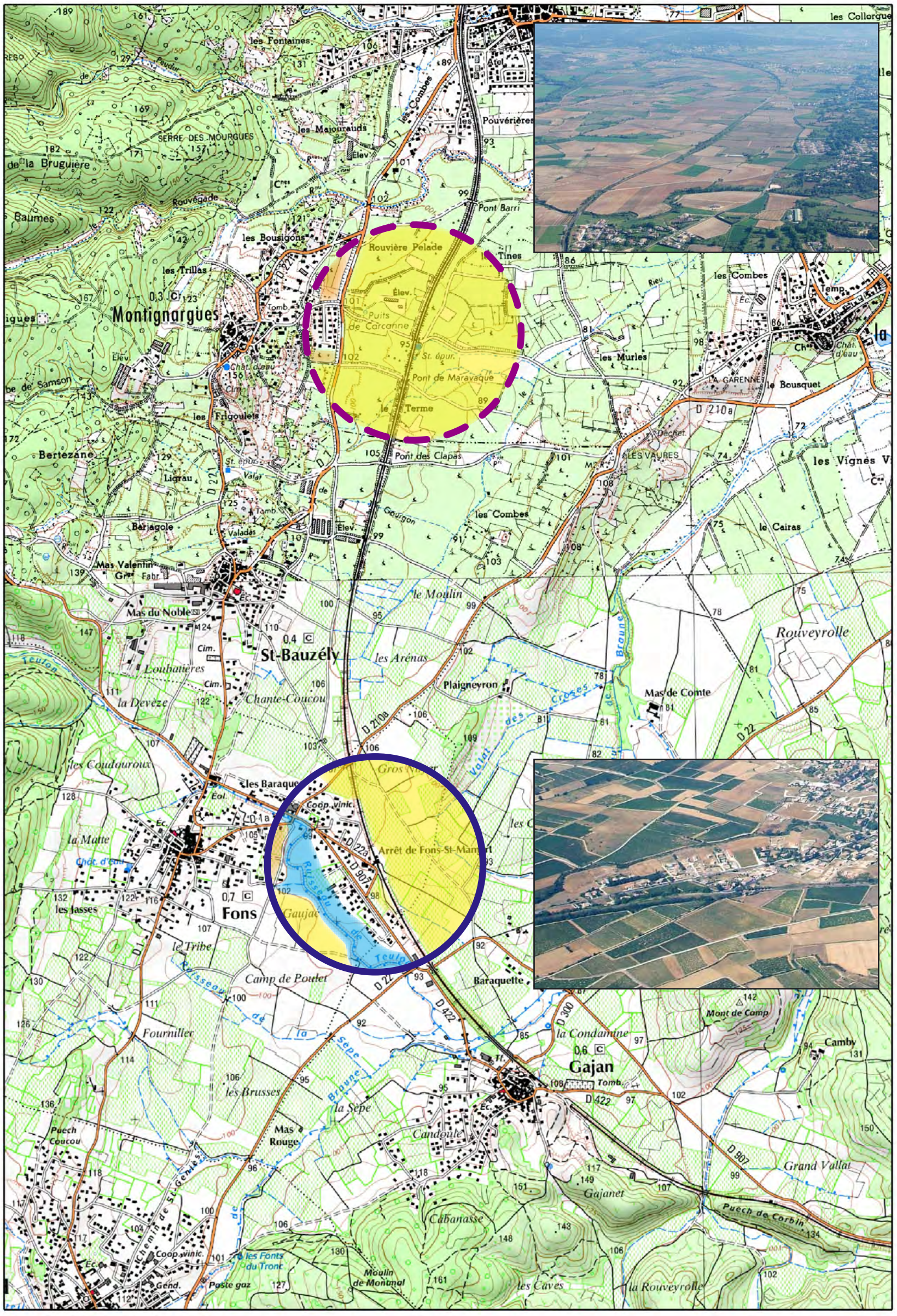
Halte située dans un bourg ayant assumé de plus en plus un rôle de polarité principale à l'échelle de la Gardonnenque, mais avec plusieurs handicaps au regard d'une optimisation de l'équipement :

- Accessibilité en modes doux peu évidente alors même qu'elle dispose d'une chalandise proche qui pourrait l'utiliser davantage ;
- Développement privilégié à l'opposé du village, sachant que la traversée du centre est difficile pour les véhicules aux heures de pointe (donc l'accessibilité en véhicule à la halte est compliquée pour les gens du sud de la commune ou de La Rouvière) ;
- Potentiel de développement urbain effectivement moindre à proximité de la halte que dans le sud de la commune et plus contraint (inondabilité, limite nord de la zone urbaine, dans un secteur peu dense où une densification pourrait être plus délicate à « vendre », risque, à terme, de création d'une conurbation avec Sauzet, village très proche) ;
- Municipalité actuelle freinant le développement important de la dernière décennie.

Le déplacement de la halte vers le Sud, qui aurait pu la rapprocher du centre et résoudre une partie des soucis d'accessibilité, a été envisagé par la municipalité précédente mais abandonné pour des raisons de coût.

La principale action à envisager pour améliorer les choses, dans ce contexte, est d'améliorer l'accessibilité modes doux vers le centre (création de trottoirs a minima). A terme, une déviation de St-Geniès, envisagée aussi par la municipalité précédente, pourrait améliorer l'accessibilité routière à la halte.

La re-acquisition du BV pourrait également être envisagée, du fait du rôle stratégique de cette halte sur la ligne, pouvant mériter de disposer d'un guichet et d'un parking propre (celui de la cave faisant actuellement office de parking informel en attendant l'aménagement d'un parking le long de la D7 par la communauté de communes Leins-Gardonnenque.



périmètre de 500m autour d'un point d'arrêt

- grand secteur urbanisable (dans le cadre des documents d'urbanisme en cours)
- grand secteur potentiellement urbanisable à terme (actuellement zone agricole ou naturelle)
- secteur fortement inondable

Gare ou halte ferroviaire en service

Autres haltes ferroviaires évoquées et envisagées

- à l'emplacement ou à proximité d'une ancienne gare ou halte fermée
- dans un nouveau site

Projet d'infrastructure routière rapide

Montignargues

Halte nouvelle envisagée par le maire de Montignargues.

Site non défini, mais pouvant varier du nord au sud pour se rapprocher aussi du village de Saint-Bauzély, en talus à Montignargues ou en tranchée à Bauzély

Analyse agence

La proximité des deux villages de Montignargues et St-Bauzély pourrait rendre judicieuse une telle implantation, pouvant même intéresser des habitants de La Rouvière voire du sud de Saint-Geniès, le tout à supposer un minimum d'aménagement des routes et chemins existants desservant le secteur pour les rendre confortables pour les piétons et les modes doux.

Le potentiel de développement est en outre très important sur ce petit plateau non inondable, même si la petite taille des communes concernées interdise d'imaginer un développement urbain significatif. Ou alors, comme pour la halte de Fons Saint-Mamert (cf. ci-dessous), l'urbanisation du secteur autour de la voie ne pourrait se faire que via la création d'une véritable polarité nouvelle.

Néanmoins, une telle halte aurait plusieurs handicaps :
- accessibilité lointaine peu évidente, du fait de la barrière constituée par le Bois des Lens et de l'absence de bonnes routes vers La Rouvière (sauf à élargir les voiries existantes) ;
- concurrence des haltes existantes de St-Geniès et Fons, qui capteraient toute la chalandise de ces deux communes et des communes situées au-delà.

Fons Saint-Mamert

Halte en fonctionnement située sur la commune de Fons.

Elle souffre d'une offre faible et aux horaires difficiles, et est donc peu utilisée, au profit de la halte voisine de Saint-Geniès, mais surtout de la voiture individuelle.

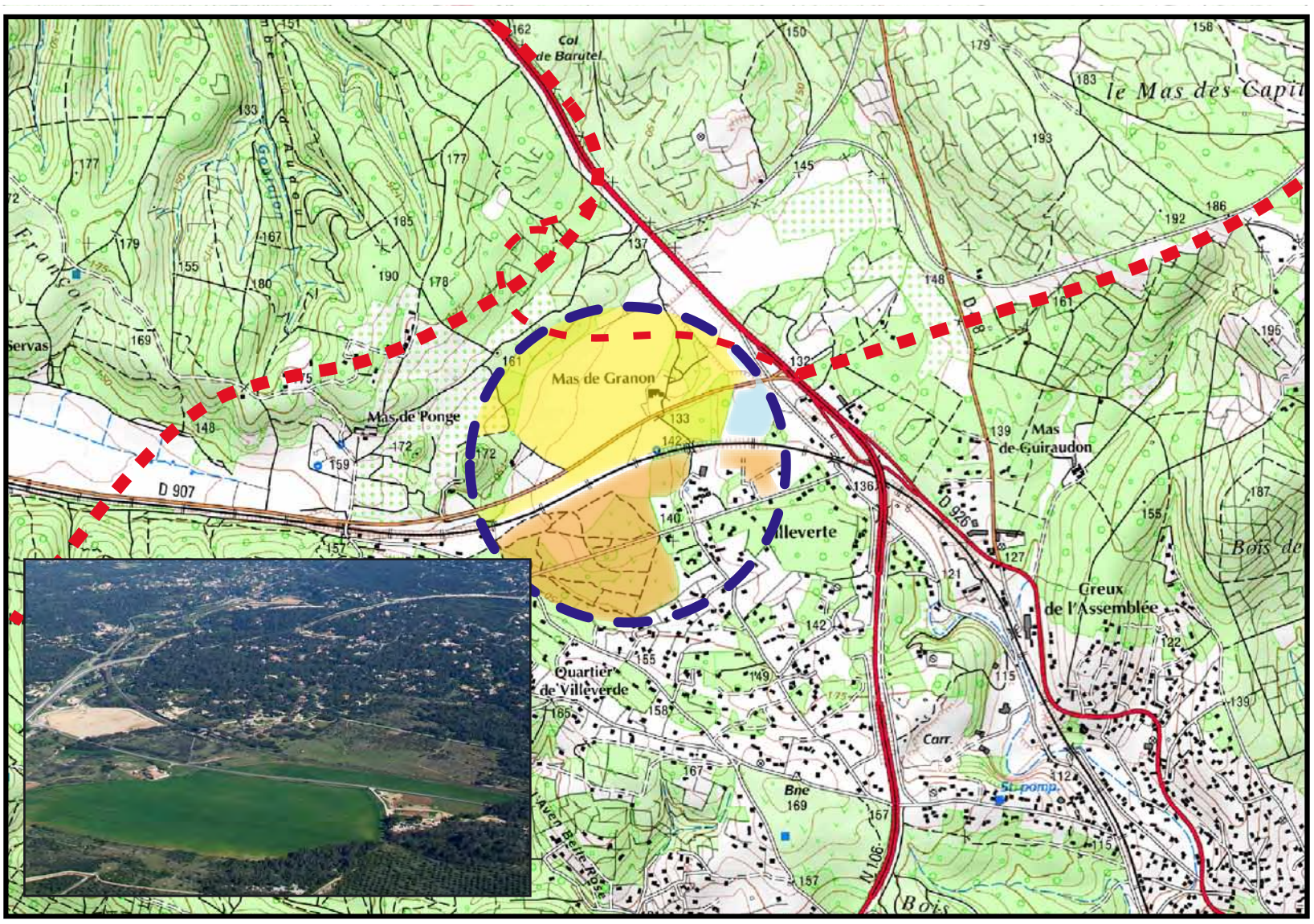
Site à niveau

Analyse agence

Elle dessert tout le centre-sud de la Gardonnenque et potentiellement quelques communes de l'ouest du Bois des Lens via la route d'Anduze, ou des garrigues (Montpezat), et constitue la dernière halte avant Nîmes, donc un point de rupture de charge potentiel (du moins, tant que le P+R de la Porte Nord n'existera pas).

Le potentiel de développement à proximité est important, dans le village de Fons (notamment entre le centre et le Teulon, sous réserve de construire une passerelle) mais aussi les villages voisins proches (Gajan, St-Bauzély, St-Mamert, La Rouvière) pouvant être facilement mieux connectés à la gare via des aménagements cyclables ou des chemins communaux. Mais les ambitions de développement des équipes en place sont limitées.

L'urbanisation du secteur situé à l'est de la voie ne pourrait se faire, comme à Montignargues, que via la création d'une véritable polarité villageoise nouvelle, à cheval sur les territoires communaux de Fons, La Rouvière et Gajan, sauf à favoriser la poursuite d'un étalement urbain très lâche qui a caractérisé l'urbanisation de Fons entre le centre et le quartier gare. Une telle hypothèse n'est néanmoins pas envisagée par les élus.



périmètre de 500m autour d'un point d'arrêt

- grand secteur urbanisable (dans le cadre des documents d'urbanisme en cours)
- grand secteur potentiellement urbanisable à terme (actuellement zone agricole ou naturelle)
- secteur fortement inondable

Gare ou halte ferroviaire en service

Autres haltes ferroviaires évoquées et envisagées

- à l'emplacement ou à proximité d'une ancienne gare ou halte fermée
- dans un nouveau site

Projet d'infrastructure routière rapide

4.2.5 Sites envisagés de nouvelles haltes nîmoises

Porte Nord

Halte envisagée par Nîmes et Nîmes Métropole dans le futur quartier urbain de la Porte Nord (20 à 30000 habitants envisagés), comme nouvelle grande porte d'entrée nord de Nîmes, avec une fonction forte de P+R attendue.

Site à niveau a priori (le site en tranchée de l'ex-halte de Mas de Ponge –fermée dans la 2e moitié des années 80- est difficile d'accès, il avait été choisi sur le point culminant de la ligne)

Horizon de réalisation long terme (et avec probablement plusieurs étapes successives d'aménagement : simple halte dans un premier temps, et pôle multimodal à terme)

Analyse agence

Halte ayant le plus vocation sur la ligne à devenir un point névralgique, et à servir de support à un véritable quartier urbain dense, du fait de son intégration dans un projet urbain d'envergure (ce qui pourra difficilement être le cas dans les communes entre Nîmes et Alès, sauf à en changer radicalement le visage). Il faudra donc y jouer le jeu au maximum en concevant l'urbanisation du quartier et la façon de s'y déplacer en fonction de la présence de cette halte.

Elle est donc à intégrer dans tous les scénarios de développement envisagés comme un point majeur et incontournable sur la ligne, mais à long terme, car le secteur est pour l'instant presque totalement vide.

Université

Halte envisagée par Nîmes et Nîmes Métropole au débouché du viaduc de Courbessac afin de desservir le quartier nouveau Hoche, et notamment l'Université

Faible capacité parking envisagée

Site en talus

Horizon de réalisation moyen terme

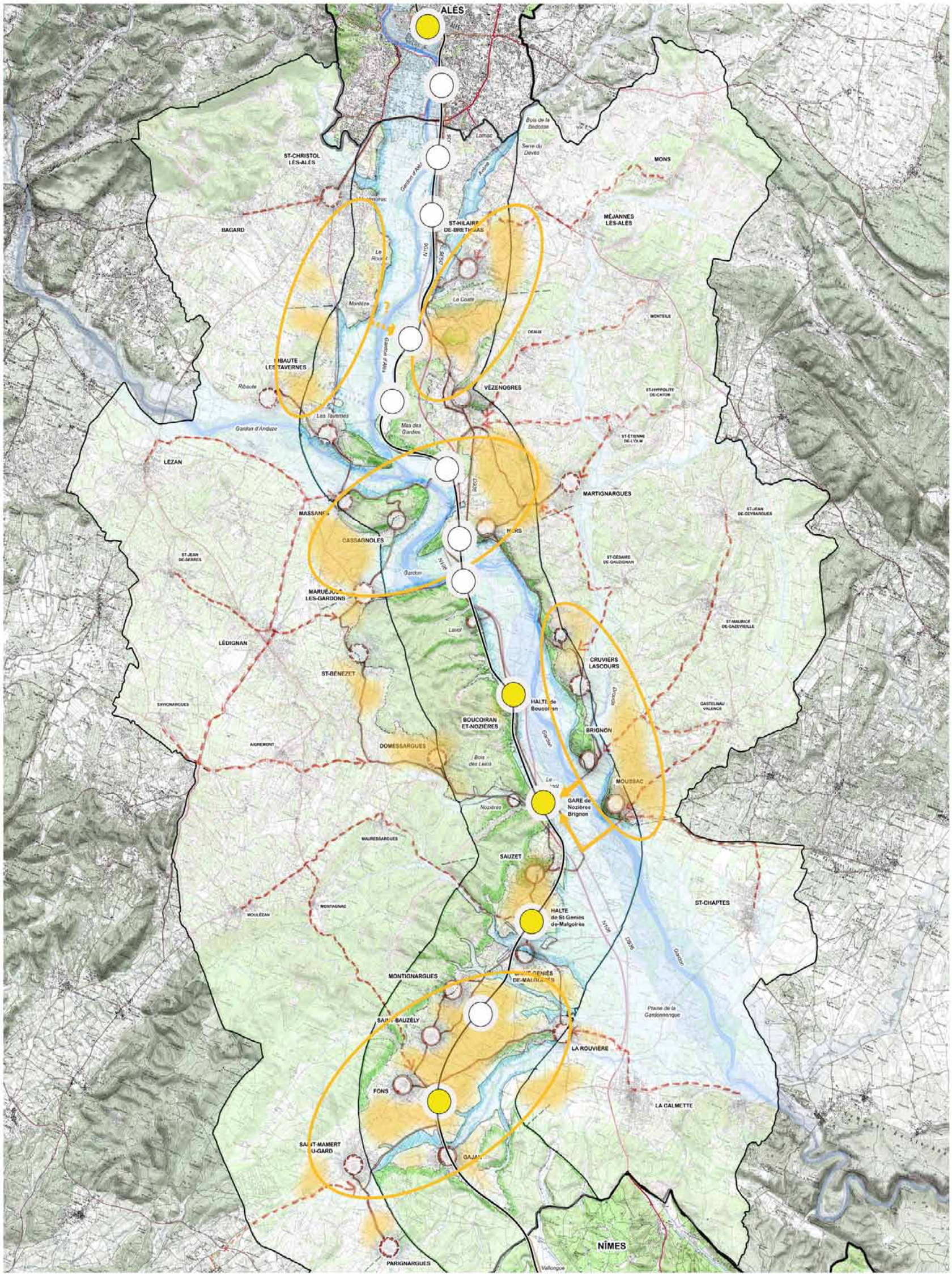
Analyse agence

Une réflexion sur le potentiel de développement à proximité n'est pas véritablement conditionnante car le site est déjà en zone urbaine.

Du fait de la desserte du quartier universitaire, cette halte a un potentiel important (notamment pour des étudiants alésiens ou de la Gardonnenque).

Mais la connexion à terme avec le TCSP ou une ligne forte (à l'étude) conditionnera par le succès franc de cette halte, car elle pourrait devenir ainsi un point de correspondance TC et une réelle porte d'entrée dans Nîmes par le Nord.

Secteurs potentiels de développement à long et très long termes à proximité de l'axe ferré



4.3 Les potentiels de développement du territoire : approche sectorielle

La deuxième entrée consiste à observer les potentiels de développement d'ensembles urbains cohérents au-delà de 500 m et à plus de 2 km d'une gare/halte existante ou potentielle, en examinant les possibilités d'organisation urbaine en « grappes » réunissant un certain poids potentiel de population et pouvant disposer d'un rabattement efficace.

Deux constats peuvent être faits :

-Toutes les communes disposent de réels potentiels de développement (essentiellement en zones agricoles). Pour autant, cela ne signifie pas que l'aménagement de certains de ces nouveaux territoires est la même pertinence au regard du contrat d'axe.

- Une halte ferroviaire a la vocation de desservir un territoire supérieur à celui de la commune l'accueillant. Des logiques d'aménagement à l'échelle des plusieurs communes doivent être possibles et peuvent présenter des avantages, comme la mutualisation des investissements futurs (voiries, services, équipements..) ou une répartition des fonctions urbaines plus adaptée au contexte territorial (résidentiel, commercial, degré d'équipements…).

Les premières pistes d'une réflexion par approches sectorielles de ce type font ressortir les ensembles cohérents suivants, du nord au sud :

➔Les communes de la première couronne alésienne, jusqu'à Vézénobres, forment un ensemble au poids démographique conséquent, dont la liaison et le rabattement vers une gare ou halte est possible mais pourrait demander la création d'un nouveau franchissement de la rivière pour les communes de la rive droite du Gardon (Ribaute-les-Tavernes et Saint-Christol-les-Alès).

➔ En limite des 2 km de l'axe ferré, dans la plaine de Lédignan, à proximité des méandres des Gardons, 3 petites communes (Maruéjols-les-Gardons, Cassagnoles et Massanes) pourraient développer un projet de secteur cohérent en complément de la dynamique autour de Lédignan. Le rabattement le plus efficace du secteur sur l'axe ferré nécessiterait cependant l'ouverture d'une halte ferroviaire, mais qui subirait probablement la concurrence de l'échangeur de Ners. Le faible poids démographique des communes dans cette zone reste néanmoins la principale entrave au développement d'un projet sectoriel conséquent.

➔En limite des 2 km, plus au sud, ce sont les trois communes en enfilade de Cruviers-Lascours, Brignon et Moussac qui pourraient faire l'objet d'un projet sectoriel. Elles sont bien reliées par deux ponts à la gare de Nozières-Brignon, dont les abords inondables n'offrent aucune possibilité d'urbanisation. Cette gare est également facile d'accès pour Domessargues qui, déjà bien équipée, pourrait poursuivre son développement en s'ouvrant vers l'Ouest.

➔Toutes les communes présentes dans le secteur de la Gardonnenque pourraient faire l'objet de plusieurs projets de secteurs en s'appuyant sur les haltes existantes voire une nouvelle halte. Saint-Geniès-de-Malgoirès y conserverait dans tous les cas son statut de bourg-centre

	ESTIMATION DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL LONG TERME	NATURE ET CONDITIONS PRINCIPALES D'UN DÉVELOPPEMENT POTENTIEL IMPORTANT AU-DELÀ DES DISPONIBILITÉS FONCIÈRES ACTUELLES (projections à long terme d'élus ou secteurs identifiés par l'AUDRNA)
Boucoiran-et-Nozières	MOYEN	urbanisation des collines
Brignon	IMPORTANT	création d'un néo-centre vers l'Est, autour de l'axe D.7
Cassagnoles	IMPORTANT	urbanisation de la partie non inondable de la plaine
Cruviers-Lascours	IMPORTANT	création d'un néo-centre entre Cruviers et Lascours
Domessargues	MOYEN	urbanisation de l'ouest du village autour de l'axe D.8
Fons	IMPORTANT	urbanisation du Sud (axe D.1) et de l'Est au delà de la voie ferrée
Gajan	IMPORTANT	création d'un néo-centre à l'est de la voie ferrée
La Rouvière	IMPORTANT	extension vers l'Ouest ou création d'un néo-centre au sud de la Braune, autour de l'axe D.22
Martignargues	MOYEN	urbanisation de l'ouest du village le long de l'axe D.191
Maruéjols-lès-Gardon	IMPORTANT	création d'un néo-centre au nord-ouest du village
Massanes	MOYEN	urbanisation dans la plaine le long de l'axe 110
Montignargues	IMPORTANT	urbanisation dans la plaine Sud Est, de part et d'autre de la voie ferrée
Moussac	IMPORTANT	urbanisation des collines et de la partie non inondable de la plaine
Ners	MOYEN	urbanisation du plateau Nord
Parignargues	IMPORTANT	urbanisation du nord-ouest de la commune autour de l'axe D.1
Ribaute-les-Tavernes	IMPORTANT	urbanisation du centre-nord de la commune (axes D. 24 et N. 110)
Saint-Bauzély	IMPORTANT	urbanisation de la plaine Sud Est, de part et d'autre de la voie ferrée
Saint-Bénézet	IMPORTANT	urbanisation de la plaine en contrebas du village
Saint-Christol-lès-Alès	MOYEN	urbanisation des zones non contraintes en milieu urbain
Saint-Geniès-de-Malgoirès	MOYEN	urbanisation au nord de la gare et au sud/sud-est de la commune
Saint-Hilaire-de-Brethmas	IMPORTANT	urbanisation de l'est de la commune
Saint-Mamert-du-Gard	IMPORTANT	urbanisation en continuité Nord des projets (vers Fons), et au Sud Ouest (axe D.22)
Sauzet	MOYEN	urbanisation à l'est et au nord du village (axeD.198)
Vézénobres	IMPORTANT	urbanisation au nord et au sud du village

5. Conclusion

Deux défis majeurs rendent nécessaire un projet d'organisation du territoire concerné par la démarche du contrat d'axe.

➔ La forte pression urbaine qui interroge les acteurs locaux sur la qualité à venir de leur territoire ;

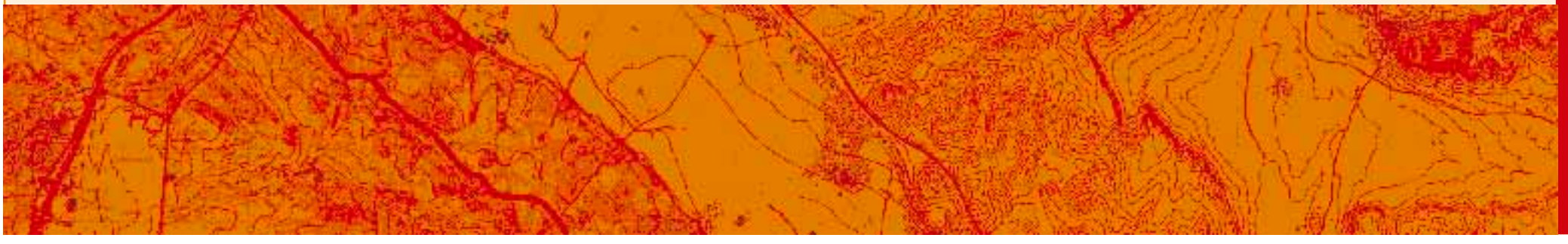
➔ Les investissements ferroviaires en cours qui offrent la possibilité de redéfinir une mobilité plus performante à condition d'être accompagnée et soutenue par un projet territorial.

Au delà des objectifs et enjeux issus du présent diagnostic, le Contrat d'axe se se traduira par le développement et la mise en cohérence des éléments de composition suivants :

➔ La définition de principes de répartition d'une nouvelle population sur le territoire et des formes urbaines correspondantes au regard de la croissance démographique ;

➔ La localisation des haltes (existantes et / ou à venir) et la définition de leur statut et missions et de l'intermodalité induite.

A ce titre l'aboutissement du Contrat d'axe repose sur la convergence de toute la chaîne ds acteurs compétents : AOT, SCoTs, EPCI, collectivités ...

Crédits

Equipe projet	Etienne Toussaint etienne.toussaint@audrna.com - 04 66 29 43 53 Florent Haro florent.haro@audrna.com - 04 66 29 18 69 Patrice Fournier patrice.fournier@audrna.com - 04 66 29 24 08
Cartographies/Photographies	AUDRNA, Patrice Blot, 4 vents, photo-aerienne-france.fr, Nîmes Métropole, Grand Alès en Cévennes
Conception/Réalisation	Atelier de production AUDRNA