Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Directions Départementales des Territoires et de la Mer

Octobre 2021

Mobilités
dans le territoire Ouest-Gard Vidourle

Projets et enjeux

L'ouest du bassin nîmois et la partie de l'espace métropolitain située entre Nîmes et Montpellier (Camargue gardoise, Costières, Lunellois, Vaunage…) ont à relever des défis importants en termes de politiques urbaines et de gestion des déplacements tous modes.

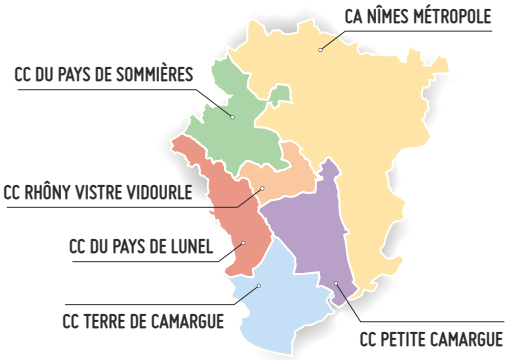
Les enjeux de planification et d'aménagement dépassent souvent les limites administratives des différents EPCI couvrant cet espace et nécessitent que la gestion des déplacements soit appréhendée en lien et en complémentarité entre plusieurs territoires voisins.

C'est pour ces raisons que dès 2019 les principales autorités organisatrices de la mobilité existant dans le secteur du département du Gard et leurs partenaires[1] ont été invités par Monsieur le Préfet du Gard à se réunir pour initier une démarche interterritoriale sur la mobilité tous modes et collaborer à son déploiement, à l'échelle du « grand bassin de mobilité nîmois ». En parallèle de réflexions de mutualisation d'outils à déployer à grand échelle, comme une enquête ménage déplacement, une analyse sur le secteur Ouest-Gard Vidourle , de part et d'autres des limites entre le Gard et l'Hérault, probablement le secteur le plus concerné par les dynamiques de mobilité a été proposée.

[1] Invités : DDTM et Département du Gard, Région et DREAL Occitanie, CA Nîmes Métropole et Alès Agglomération, CC Rhôny-Vistre-Vidourle, SCoT du Sud Gard et Ville de Nîmes.

Les objectifs de cette démarche sectorielle sont :

- la mise en relation et en cohérence des projets, et des éléments de priorisation ;
- l'articulation entre les orientations du plan de mobilité de Nîmes Métropole et les politiques des communautés de communes en matière de mobilité ;
- des propositions d'outils de coopération (contrats de réciprocité, axe, gares, articulation urbanisme-transports…) ;
- une contribution pour anticiper l'élaboration / l'évolution des prochains documents stratégiques liés à la planification et à la mobilité.



L'approche sectorielle concerne une partie de la communauté d'agglomération Nîmes Métropole, les communautés de communes de Petite Camargue, du Pays de Lunel, du Pays de Sommières, Rhôny-Vistre-Vidourle et Terre de Camargue.

Cette démarche interterritoriale sera le lieu de coordination de la planification de la mobilité, et l'A'U a été missionnée pour la conduire et l'animer. A ce titre, celle-ci a rencontré chaque EPCI et AOM pour discuter de leurs projets et a rassemblé les éléments de connaissance utiles sur l'offre, les besoins en déplacements et les projets de mobilité ou impactant sur les pratiques de mobilité. Ce document présente la synthèse de ces éléments de connaissance et les enjeux qui en découlent.

A'U agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne

L'agence d'urbanisme est un outil d'ingénierie local et partenarial, créé par et pour les collectivités. L'A'U accompagne les différentes directions de la Direction Départementale des Territoires et de La Mer du Gard et aide à la définition des politiques publiques dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'habitat, de la mobilité ou du développement durable.

www.audrna.com

A travers l'Histoire, un territoire de mobilité ...

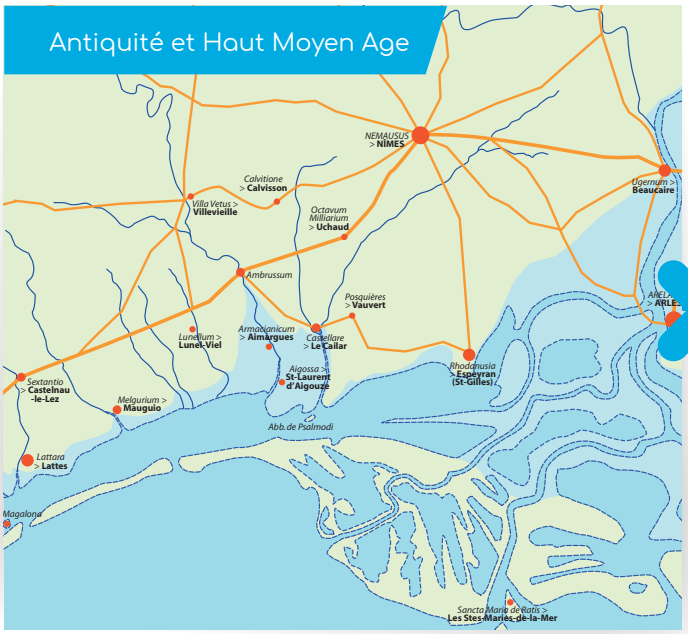
Le territoire d'analyse se caractérise par son ouverture, il est composé d'un ensemble de plaines alluviales (Rhône, Vistre, Rhôny, Vidourle) et de faibles reliefs. Historiquement, il a toujours été peuplé. Il constitue une partie du territoire plus vaste, du Rhône à l'étang de Thau, qui accueillit les Volques arécomiques au IIIe siècle av.JC, encadrée par leur capitale Nîmes, Arles et Lattes. Cet espace était un lieu naturel de passage est/nord-est - sud-ouest, vocation qu'il a toujours gardée. Pour autant, des circulations nord-sud y ont existé également très tôt.

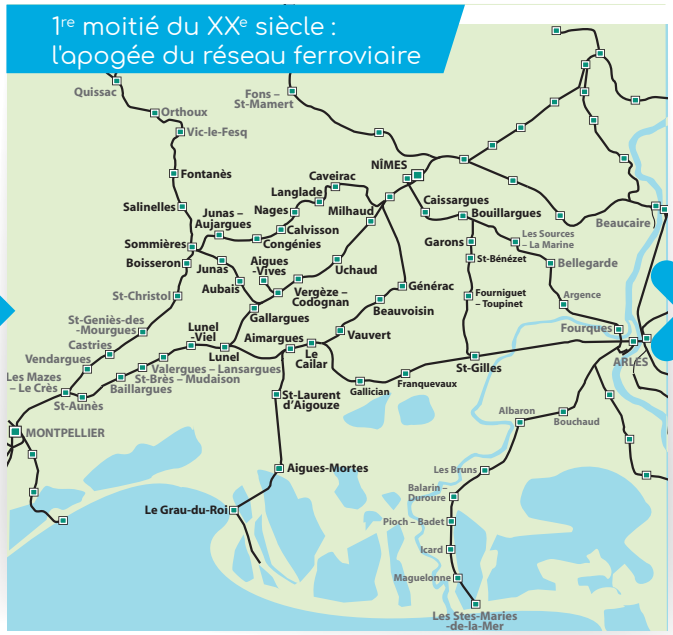
Les premiers vecteurs de mobilité dans ce territoire furent les voies d'eau. Les fleuves furent le chemin naturel suivi par les marchands locaux puis étrusques et grecs, notamment le Rhône vers sa haute-vallée. Ces derniers établirent aussi des comptoirs à l'intérieur des terres, principalement Arelate (Arles), mais aussi Rhodanusia (Espeyran) ou Castellare (Le Cailar), qui étaient des ports donnant sur une vaste mer intérieure, la *Stagna Volcarum*, s'étendant du complexe delta du Rhône jusqu'à l'actuel étang de Thau. Les dangers de la navigation dans le golfe du Lion amenèrent sans doute les marchands d'alors à emprunter cette voie plus sûre, malgré son faible tirant d'eau, et à remonter les fleuves qui s'y déversaient (Vidourle, Vistre...). Après que ce vaste étang ait été comblé par endroits et compartimenté au Moyen Age, du fait de l'érosion et de l'ensablement, condamnant au passage le statut de port de Saint-Gilles, la navigation ne disparut pas pour autant de cet espace, de nombreux canaux ayant été aménagés. Dans la continuité du creusement de la *fossa gothica,* une voie d'eau attribuée aux Wisigoths pour maintenir un minimum de circulation commerciale par les étangs, de grands ouvrages furent creusés plusieurs siècles plus tard, notamment le Canal Vieil reliant Aigues-Mortes fraîchement fondée à la mer par le grau Louis, aujourd'hui passe des Abîmes au débouché de l'étang du Ponant (XIIIe siècle, le consac/grau du Roi n'ayant pas été ouvert avant la fin du XVIe siècle), prolongement de ce qui allait devenir le canal de Bourgidou, et le canal de Sylvéréal (1698), mais aussi le célèbre canal du Rhône à Sète ou canal des Etangs (1828).

L'**ancienneté et** la **densité du réseau de voies de communication routières** dans le territoire est également notable : voie Héracléenne puis *Via Domitia* dans l'Antiquité, traversant le territoire d'est en ouest, le long de laquelle furent aménagés plusieurs relais ayant constitué le noyau de villages (Uchaud, Ambrussum, Le Crès...), dont la plupart existent encore. Mais d'autres voies eurent un rôle important, comme les routes de la Vaunage, les chemins du sel et les chemins de Saint-Jacques, amenant des circulations est-ouest traversant le coeur du territoire (Vauvert, Sommières, Lunel...) mais aussi des circulations nord-sud (chemins de la transhumance et Régordane vers les Cévennes).

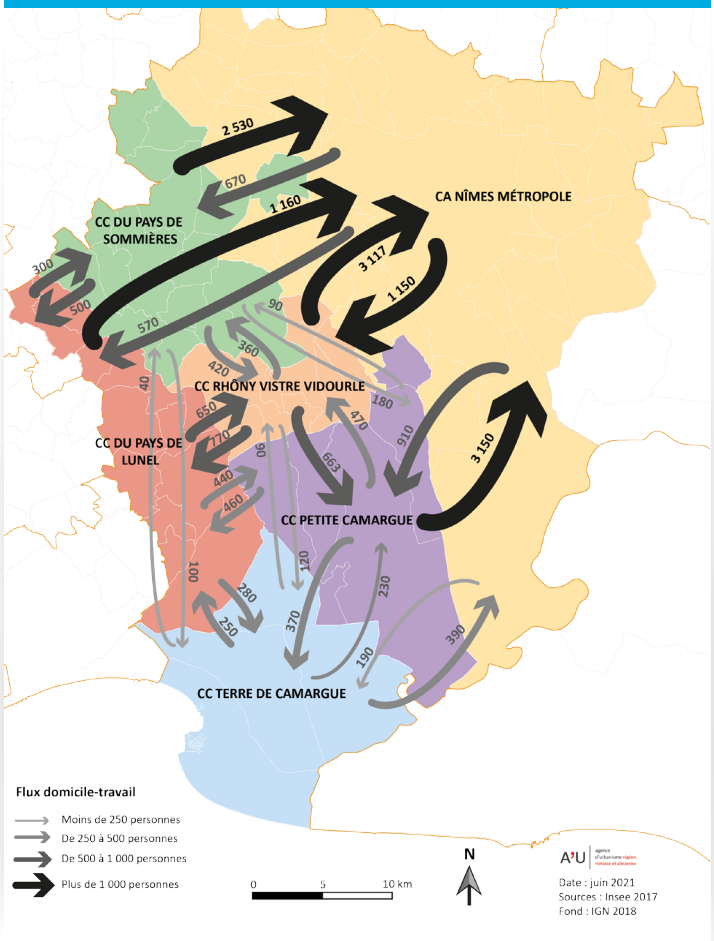
Aux XIXe et XXe siècles, ce fut **un réseau dense de voies ferrées** qui se déploya, irriguant tout le territoire : Nîmes-Lunel-Montpellier (1845), Lunel-Arles via Aimargues (1868), Sommières-Gallargues et Sommières-Quissac (1872), Saint-Césaire - Aigues-Mortes (1873), Nîmes-Sommières (1881), Sommières - Les Mazes-Le Crès (1882), Nîmes-Bouillargues-Trinquetaille et St-Gilles (1901 & 1902, deux branches des Chemins de fer de Camargue, depuis lesquelles on pouvait rejoindre également les Saintes-Maries-de-la-Mer via Arles) et Aigues-Mortes - Le Grau-du-Roi (1909). La dernière en date est le Contournement Nîmes-Montpellier, voie grande vitesse mais qui ne dessert pas le territoire. Nombre de ces voies ferrées ont été fermées au XXe siècle avec l'essor de la mobilité routière mais, en plus de l'axe Tarascon-Sète resté très actif (en dehors de la fermeture de quelques gares), des efforts locaux ont permis de conserver ouvert l'axe Nîmes-Le Grau-du-Roi malgré une desserte devenue très limitée.

Le territoire est également **doté d'infrastructures aéroportuaires**, bordé par l'aéroport civil de Nîmes-Garons (1947), auquel vint s'ajouter la BAN (1961), et dans ses franges héraultaises par l'aérodrome de Candillargues (1927) et surtout l'aéroport de Montpellier-Fréjorgues à Lattes (1946, utilisé comme aérodrome à partir de 1939), les deux construits sur les bords de l'étang de l'Or.





84 % des flux domicile-travail des EPCI du secteur se font au sein du secteur.



Des flux de mobilité actuels importants

Le territoire d'analyse est au croisement de flux importants au cœur de l'espace métropolitain de Sète à Alès. **L'essentiel des déplacements domicile-travail s'effectuent entre les 6 EPCI** (84% d'entre eux). On constate les échanges les plus importants entre Nîmes Métropole (NM) et Rhôny-Vistre-Vidourle (RVV), deux fois plus vers la première, du fait de l'offre d'emploi importante de la principale agglomération du Gard, mais le flux vers RVV est très significatif, la communauté de communes accueillant plusieurs employeurs de poids (notamment Nestlé Waters Supply sud – Perrier, la Verrerie du Languedoc, Syngenta, la Smurfit Soccar ou encore Sakata). Les échanges entre la communauté de communes de Petite Camargue (CCPC) et NM sont même plus importants que ceux de RVV vers NM, mais par contre un peu moindres dans l'autre sens, ce qui n'enlève rien à l'attractivité en matière d'emploi de Vauvert et Aimargues (avec notamment Royal Canin, Eminence ou Saint-Mamet). Les flux entre les communautés de communes du Pays de Sommières et du Pays de Lunel (CCPL) d'un côté et NM de l'autre sont moindres mais restent importants, en particulier vers l'agglomération. Ceux entre la communauté de communes Terre de Camargue et NM sont particulièrement faibles, l'essentiel des flux domicile-travail de cet EPCI s'effectuant vers l'Hérault. Entre les communautés de communes, les échanges les plus importants sont constatés entre la CCPL (comptant des entreprises importantes comme Foraco, Haïfa France ou Bio-UV) et RVV. Entre ce dernier EPCI et la CCPC, les flux sont notables aussi, plus marqués depuis RVV. On note un relatif équilibre des flux entrants et sortants depuis le Pays de Lunel vers ses voisins.

Depuis 1950

Les grands projets d'infrastructures contemporains

Dans les dernières décennies, on peut relever une concentration de grands projets ayant eu un impact pour le territoire et ses mobilités.

- La route Le Grau-du-Roi - Palavas (1953) puis la liaison N113 - Le Grau-du-Roi
- Les autoroutes A9 (1962) et A54 (1990)
- Les stations littorales de La Grande Motte (1967) et Port Camargue (1970)
- Des contournements routiers (St-Laurent d'Aigouze, Aigues-Mortes, Le Grau-du-Roi, Milhaud, Uchaud, Vauvert, Calvisson, Congénies, à venir le contournement ouest de Nîmes…)
- Plusieurs zones d'activité, zones d'accueil et d'équipements touristiques / loisirs (sur le littoral, en Camargue, Calvisson), pénitentiaire et d'activités (Nîmes Sud)
- Le Contournement ferroviaire Nîmes - Montpellier (2019)
- La réouverture aux voyageurs de la ligne de rive droite du Rhône (2022) et le contrat d'axe Nîmes – Le Grau-du-Roi (2021-2022)
- De nombreux projets cyclables (en cours)

Aujourd'hui, un réseau dense à mieux articuler

Un réseau routier plutôt qualitatif mais sous pression par endroits et moments, et des mobilités routières alternatives à l'autosolisme peu développées

- Des **axes principaux plutôt de qualité** (N113, D40, D34, chemin des canaux, axes A9 - littoral pour partie car calibrés pour la saison estivale) mais avec :
  - selon les heures de la journée et la saison, des engorgements sur la D40 et le chemin des canaux en approche de Nîmes, et les routes proches du littoral ;
  - quelques routes départementales et voies communales dangereuses (notamment la D1 et les routes des garrigues reliant Vaunage et plaine du Vistre, D139, route Aubord - Beauvoisin…) ou empruntées par un trafic parasite (Milhaud, Vergèze…).
- La plupart des villes et villages ne sont plus traversés par des trafics de transit, bien que des projets de contournement soient encore d'actualité à Nîmes et Lunel. L'enjeu maintenant est plutôt de **limiter l'impact de la circulation dans les tissus urbains** en réduisant les vitesses, en repensant les sens de circulation...
- Dans les cœurs de bourgs, des réflexions émergent sur la gestion des vitesses excessives et même le maintien de la présence de la voiture partout.
- Une offre de service à la hauteur des enjeux de mobilité mériterait d'être développée sur certains axes interurbains.
- **Quelques projets d'aires de covoiturage** se développent (Gallargues, Aubord…) mais sans stratégie d'ensemble à grande échelle pour bien mailler le territoire.
- **Un axe autoroutier structurant mais non utilisé pour la desserte en transport en commun** (TC) du territoire, le développement d'une ou plusieurs lignes express pourrait être envisagé.

Une infrastructure ferroviaire présente mais des dessertes insuffisantes en dehors de quelques gares

- L'axe principal desservant le territoire est **la ligne Tarascon-Sète, qui compte le plus d'offre et de trafic, avec quelques PEM et projets de PEM forts** : Vergèze-Codognan, (vers lequel le rabattement LiO reste à compléter), Lunel, et St-Césaire (qui devrait renforcer son attractivité avec le déplacement de la halte ferroviaire vers l'ouest). Par contre, l'offre est très faible dans les autres haltes, qui pourtant pourraient voir augmenter un peu leur desserte, avec des logiques de rabattements tous modes (les communes de Milhaud et Bernis souhaiteraient notamment que soit augmentée la desserte sur la halte de Milhaud, support d'un projet de PEM).
- **Un axe complet dessert une partie importante du territoire d'analyse, la ligne Nîmes - Le Grau-du-Roi**, à vocation essentiellement loisirs/tourisme alors qu'elle a un potentiel important pour de la mobilité du quotidien domicile-travail sur une partie de son tracé (accès aux zones d'emploi de Nîmes, Vauvert et du littoral) mais l'offre est très réduite avec au maximum seulement 5 circulations quotidiennes en semaine. Il est techniquement possible de la développer de manière significative, en particulier entre Nîmes et Vauvert. Ce dimensionnement pourra être appréhendé dans le cadre de l'élaboration du contrat d'axe Nîmes - Le Grau-du-Roi (démarche initialisée au dernier trimestre 2021), sachant que quelques projets de PEM existent d'ores et déjà, pour certains en cours de mise en œuvre (Vauvert, Générac, Le Grau-du-Roi, Aigues-Mortes).

- Un autre axe ferroviaire, à grande vitesse, traverse le territoire : **le Contournement Nîmes-Montpellier**. Il n'a généré aucun enjeu de desserte en propre mais a eu un impact sur les mobilités du territoire en suscitant l'ouverture d'une nouvelle route Générac - chemin des Canaux & D262 (D13), la mise en place le long de son tracé d'une voie verte structurante, la construction d'une base travaux, qui sera remplacée par la zone de Nîmes Sud accueillant un centre pénitentiaire et une zone d'activités, et il rend possible une augmentation de l'offre TER sur la ligne Nîmes - Le Grau-du-Roi par la libération de sillons qu'il a permis sur l'axe Nîmes-Montpellier.
- **L'axe reliant Nîmes à Sommières**, sur lequel la voie ferrée a été, requalifié en voie verte, fait l'objet d'une étude commandée par Nîmes Métropole pour une éventuelle restauration d'un transport en commun ferré, bien que ses premiers résultats montrent que le coût d'un tel projet serait rédhibitoire. A défaut du retour du train, le tronçon le long de la RD40 entre Nîmes et la Vaunage figure également dans le projet de plan de mobilité, en cohérence avec le SCoT Sud Gard, comme axe de desserte en transport en commun structurante pouvant accueillir un TCSP routier. La question de son prolongement vers Sommières reste posée mais l'amélioration des performances TC sur cet axe apparaît comme importante aussi bien pour Nîmes Métropole que pour le Pays de Sommières, même si depuis ce dernier EPCI un enjeu prioritaire pourrait être un bon rabattement TC vers le PEM de Vergèze-Codognan.

Un réseau cyclable fragmentaire mais en cours de développement

- Une **trame existante** (voies vertes ex-voies ferrées ou chemins de halage/technique le long des canaux, nouvelles voies longeant le CNM, tronçons urbains…).
- Une **volonté politique nouvelle** de développer une trame dédiée cohérente (voies vertes, pistes cyclables) ou des circuits de cyclotourisme dans un territoire propice à la pratique cyclable car aux qualités naturelles remarquables et aux reliefs peu prononcés (Camargue, Sommiérois, route des vins…).
- Une approche malgré tout pour l'instant essentiellement interne à chaque EPCI.

Une faible mobilité par voies d'eau

- Un usage des canaux, essentiellement, pour le tourisme fluvial.
- Des projets de connexions pour des mobilités plus quotidiennes en voie d'eau Aigues-Mortes - Le Grau-du-Roi et berges du Vidourle - Le Grau-du-Roi (navette estivale mixte / bateau de pêche).
- Une concurrence avec le fret fluvial, dont le développement fait débat (impacts négatifs avec l'érosion des soubassements des quais mais positifs en amenant des investissements pour l'entretien).
- Pas de projets d'aménagement à venir.

Inventaire des projets de mobilité et d'aménagement

PAYS DE SOMMIÈRES

- PEM routier – Sommières
- P+R – Calvisson
- Connexion des villages du Sommiérois à la voie verte
- i. Lycée Lucie Aubrac + internat – Sommières
- 29. Secteur lycée / 350 log – Sommières

RHÔNY-VISTRE-VIDOURLE

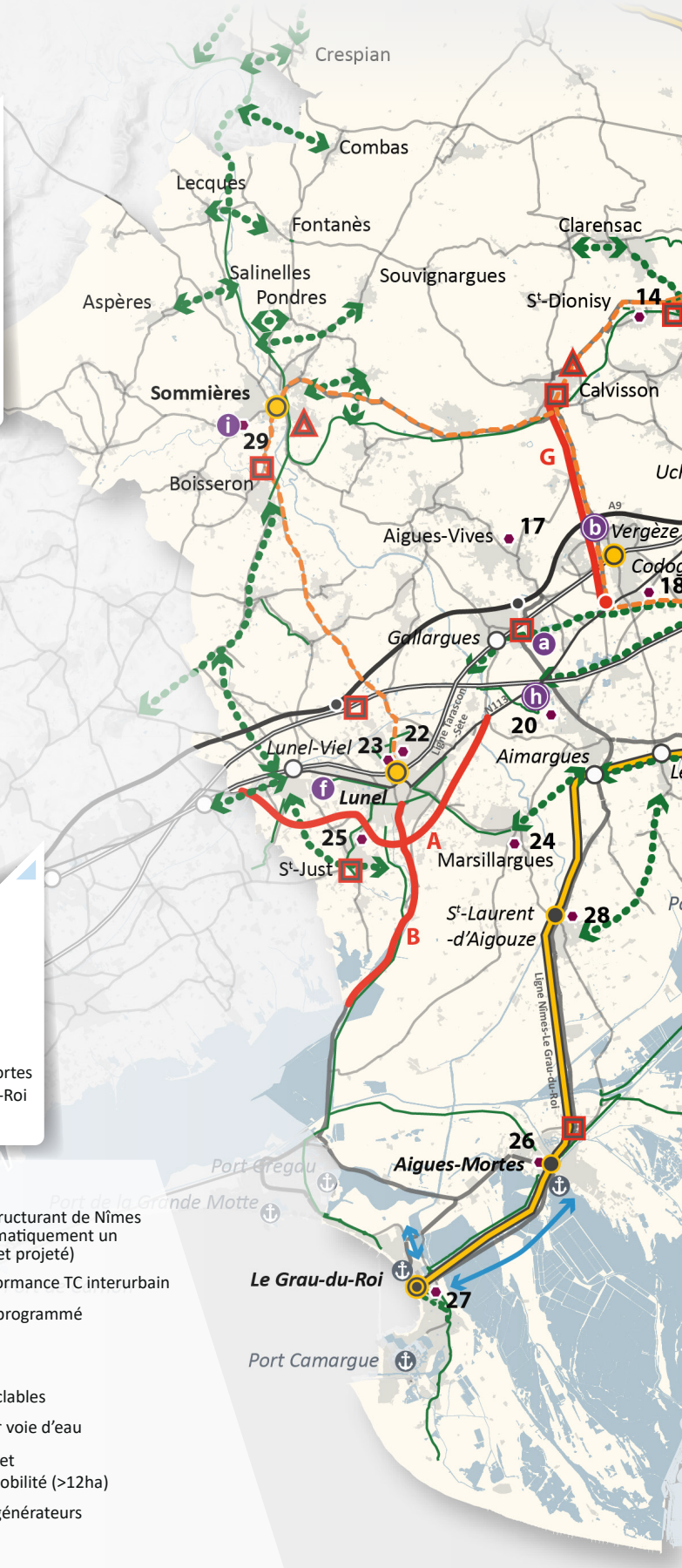
- PEM – Vergèze-Codognan
- Aire de covoiturage – Gallargues-le-Montueux
- Voie verte Canal BRL – Rhôny-Vistre-Vidourle
- a. Cap Gallargues – Gallargues-le-Montueux
  b. Montée Rouge – Vergèze
  c. Parc agro-écologique (Perrier) – Vergèze
- 17. ZAC de la Volte / 90 log – Aigues-Vives
  18. Entrée de ville / 80 log – Codognan
  19. Secteur Nord / 60 - 80 log – Vestrict

PAYS DE LUNEL

- Aire de covoiturage – Boisseron
  Aire de covoiturage – Saint-Just
- Echangeur ouest Codognan D1 / N113
- A. Déviation de Lunel
  B. Mise à 2 x 2 voies de la D61
- Lunel-Viel – Saint-Just
  Entre-Vignes – Lunel-Viel
- f. Extension ZAE les Portes du Dardaillon – Lunel
- 22. Logements-Gendarmerie-Ehpad / 106 log – Lunel
  23. Secteur gare / 230 log – Lunel
  24. ZAC de la Laune / 150 log – Marsillargues
  25. Secteur Nord / 66 log – Saint-Just

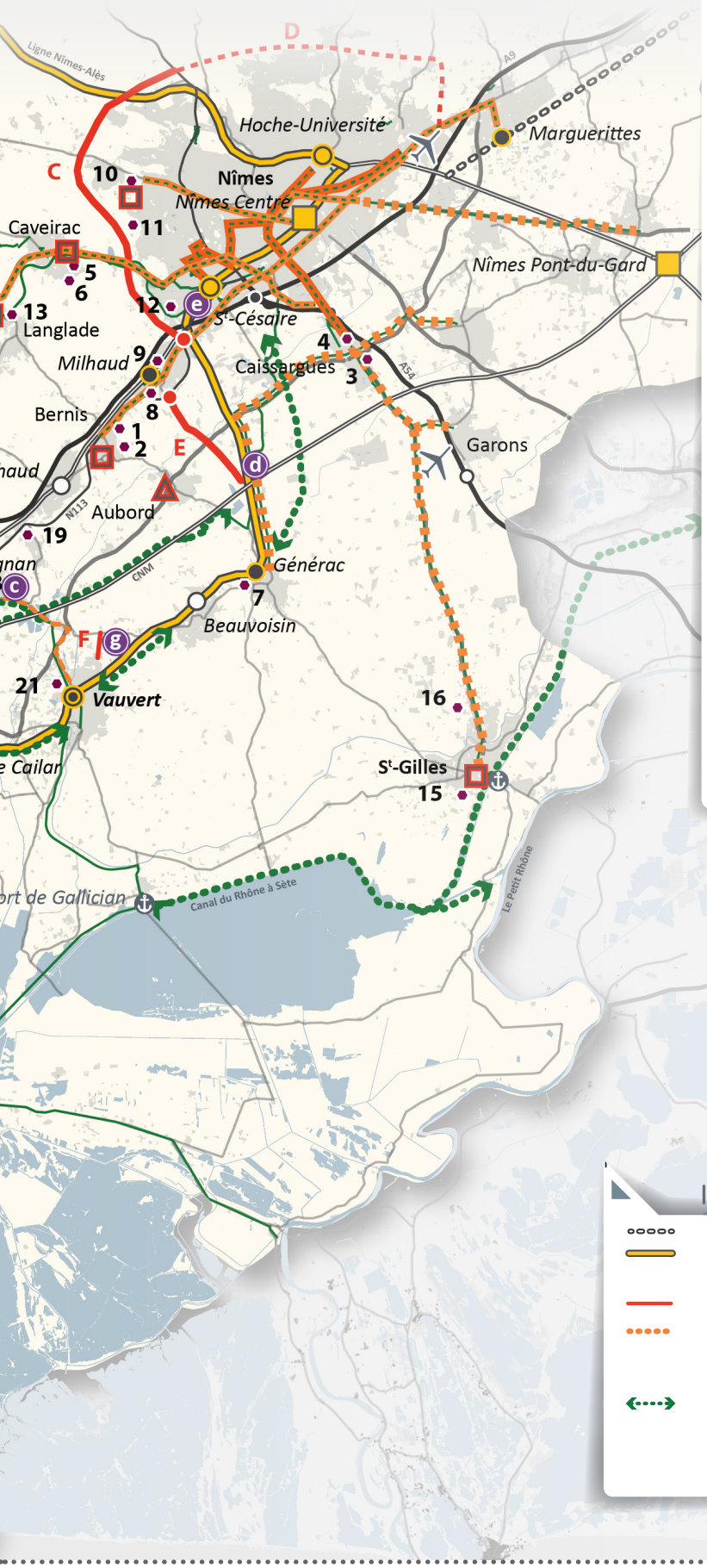
TERRE DE CAMARGUE

- PEM dont déplacement de la gare – Le Grau-du-Roi
- Déplacement de la gare – Saint-Laurent-d'Aigouze
- P+R entrée nord – Aigues-Mortes
- Navette Aigues-Mortes – Le Grau-du-Roi
  Navette Vidourle et P+R
- 26. Quartier «Arrière de la gare» / 70 log – Aigues-Mortes
  27. Ecoquartier méditerranéen / 500 log – Le Grau-du-Roi
  28. ZAC Mithra / 405 log – Saint-Laurent-d'Aigouze



Hiérarchisation intermodalité SCoT Sud Gard

- PEM niveau 1 (international)
- PEM de niveau 2
- PEM de niveau 3
- Gares de niveau 4 faisant l'objet d'un projet ou d'une réflexion
- Autres gares de niveau 4
- Interfaces multimodales de niveau 5
- Aires de covoiturage sauvages
- Nœuds routiers à traiter
- 3 niveaux de service du réseau structurant de Nîmes Métropole (PDM), incluant systématiquement un aménagement cyclable (existant et projeté)
- Projets d'amélioration de la performance TC interurbain
- Réouverture de ligne ferroviaire programmé
- Contrats d'axe
- Projets routiers
- Projets et intentions de pistes cyclables
- Projets et idées de transports par voie d'eau
- Les principaux projets d'activités et d'équipements générateurs de mobilité (>12ha)
- Les principaux projets d'habitat générateurs de mobilité (> 50 logements)



NÎMES MÉTROPOLE

- PEM dont déplacement de la gare – Saint-Césaire
- PEM – Hoche-Université (dont ouverture d'une halte)
- PEM – Milhaud
- PEM – Générac
- PEM – Marguerittes (dont ouverture d'une halte)
- PEM routier – Bernis
- P+R – Caveirac
- P+R – Langlade
- P+R – Saint-Gilles
- Echangeur sud Milhaud D262 / N113
- Echangeur Porte ouest Nîmes N113 / Contournement Ouest
- C. Contournement ouest
- D. Contournement nord
- E. Accès D262 Nîmes Sud
- d. Nîmes Sud (centre pénitentiaire + ZAE) – Générac
- e. Marché-Gare – Nîmes
- 1. Secteur Est (phase 1) / 60 log – Bernis
- 2. Secteur Est (phase 2) / 70 log – Bernis
- 3. ZAC Bellecoste / 220 à 230 log – Caissargues
- 4. Mas Saint Jean / 100 log – Caissargues
- 5. Font Durand / 65 log – Caveirac
- 6. Grande Olivette / 100 log – Caveirac
- 7. Secteur Cabane / 150 log – Générac
- 8. ZAC Aubépin / 400 à 500 log – Milhaud
- 9. Le Village / 76 log – Milhaud
- 10. Petit Vedelin / 300 log – Nîmes
- 11. Dom. des Roches Blanches / 100 log – Nîmes
- 12. Porte-Ouest / 4700 log – Nîmes
- 13. Coeur de village / 110 log – Langlade
- 14. Secteur Terre de Place / 70 log – Saint-Dionisy
- 15. Domaine des Vergers / 600 log – Saint-Gilles
- 16. Secteur Sud Espeyran / 410 log – Saint-Gilles

PETITE CAMARGUE

- PEM – Vauvert
- F. Elargissement Chemin d'Aubord
- Aimargues – Marsillargues
- g. ZAC Pôle des Costières – Vauvert
- h. Extension Royal Canin – Aimargues
- 20. Quartier Madame / 230 log – Aimargues
- 21. Le Nouvel Aure / 185 log – Vauvert

PROJETS INTERTERRITORIAUX

- Rive droite du Rhône
- Alès – Nîmes
- Nîmes – Le Grau du Roi
- G. Réaménagement D1
- Vauvert – Vergèze – Calvisson
- Sommières – Calvisson – Caveirac – Nîmes
- Sommières – Lunel
- Gallician – Saint-Gilles – Beaucaire
- Saint-Laurent-d'Aigouze – Le Cailar
- Sommières – Saint-Geniès-des-Mourgues
- Aimargues – Marsillargues

Temporalité des projets de mobilité recensés

Court terme

PEM Générac / Nîmes Métropole / Générac

Phase d'avancement actuel: **Travaux en cours**

Prochaine étape: **Fin des travaux octobre 2021**

Maîtrise d'ouvrage > **Générac**

Portage financier > **Région, Département, Nîmes Métropole, SCNF**

Maîtrise d'œuvre > **Cabinet Roulle et Oliveira**

Coût > **2 000 000 €**

PEM Vergèze Codognan / Rhôny-Vistre-Vidourle / Vergèze

Phase d'avancement actuel: **Projet**

Prochaine étape: **Début travaux janvier 2022**

Maîtrise d'ouvrage > **CC Rhôny-Vistre-Vidourle**

Portage financier > **Région / 40%**

Maîtrise d'œuvre > **Bruno Remoue & Associats, Studio NEMO, INGEROP**

Coût > **7 000 000 €**

PEM Vauvert / Petite Camargue / Vauvert

Phase d'avancement actuel: **Travaux septembre 2021**

Prochaine étape: **Finalisation des travaux 2022**

Maîtrise d'ouvrage > **Vauvert**

Portage financier > **Etat (21%), Région (33,5%), FEDER (8%), commune (37,5%)**

Coût > **1 538 000 €**

Contrat d'axe Nîmes - Le Grau-du-Roi / Inter-EPCI

Phase d'avancement actuel: **Lancement automne 2021**

Maîtrise d'ouvrage > **Nîmes Métropole**

Coût > **NC**

Autres projets

- PEM Aigues-Mortes / Terre de Camargue / Aigues-Mortes
- Amélioration performance TC Vauvert - Vergèze - Calvisson / Inter-EPCI
- Aire de covoiturage Boisseron / Pays de Lunel / Boisseron
- Aire de covoiturage Caveirac / Nîmes Métropole / Caveirac
- Aire de covoiturage Saint-Just / Pays de Lunel / Saint-Just
- Parking de délestage Aigues-Mortes / Terre de Camargue / Aigues-Mortes
- Navette fluviale Aigues-Mortes - Le Grau-du-Roi / Terre de Camargue
- Elargissement chemin d'Aubord / Petite Camargue / Vauvert
- Liaison cyclable Sommières - Lunel / Inter-EPCI
- Amélioration performance TC Lunel - La Grande-Motte / Inter-EPCI
- Mise à 2 x 2 voies de la D61 / Pays de Lunel

Au regard des informations communiquées , seules certaines actions ont pu faire l'objet d'une description plus détaillée (calendrier, partenaires, coûts)

Moyen terme

Déviation de Lunel / Pays de Lunel
Portage financier >
Etat (19%), Région (19%), Département (12%), Pays de Lunel (50%)
Coût >
160 000 000 €

Contournement ouest / Nîmes Métropole
Phase d'avancement actuel
Etude
Maîtrise d'ouvrage >
Etat
Portage financier >
Etat 50%, collectivités partenaires (1/3 Région, 1/3 Département, 1/3 CA Alès et Nîmes)
Coût >
180 000 000 €

Liaison cyclable Gallician - St-Gilles - Beaucaire / Inter-EPCI
Phase d'avancement actuel
Tracé arrêté
Maîtrise d'ouvrage > **Département**
Coût >
NC

Autres projets

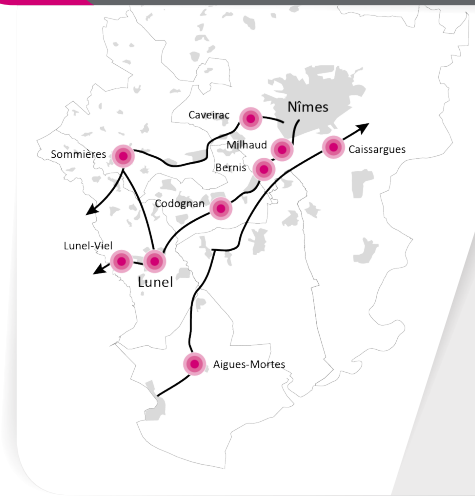
- Développement du réseau structurant de Nîmes Métropole
- Amélioration performance TC Sommières - Nîmes / Inter-EPCI
- Réaménagement de la D1 Calvisson - RN 113 / Inter-EPCI
- Accès D262 - Nîmes Sud / Nîmes Métropole
- Aire de covoiturage de Langlade / Nîmes Métropole / Langlade
- PEM Milhaud et PEM routiers Bernis, Calvisson, St-Gilles et Sommières
- Connexion cyclable voie verte Vaunage - villages / Pays de Sommières
- Connexion cyclable Aimargues - Beauvoisin / Petite Camargue
- Voie verte Canal BRL - Rhôny Vistre Vidourle / Rhôny-Vistre-Vidourle
- Déplacement gare de Saint-Césaire / Nîmes Métropole / Nîmes
- Liaisons cyclables Entre-Vignes > Lunel-Viel - Lunel-Viel > St-Just / Pays de Lunel
- Liaison cyclable Sommières - St-Geniès-des-Mourgues / Inter-EPCI

Long terme

- Navette Vidourle et P+R / Terre de Camargue / Le Grau-du-Roi
- Liaison cyclable Aimargues - Marsillargues / Inter-EPCI
- Liaison cyclable St-Laurent d'Aigouze -Le Cailar / Inter-EPCI
- Déplacement gare St-Laurent-d'Aigouze / Terre de Camargue
- Déplacement gare + PEM Le Grau-du-Roi / Terre de Camargue

La mobilité comme grand enjeu de demain

ENJEU 1 — Apaisement des traversées de ville
(dont gestion du trafic de transit)



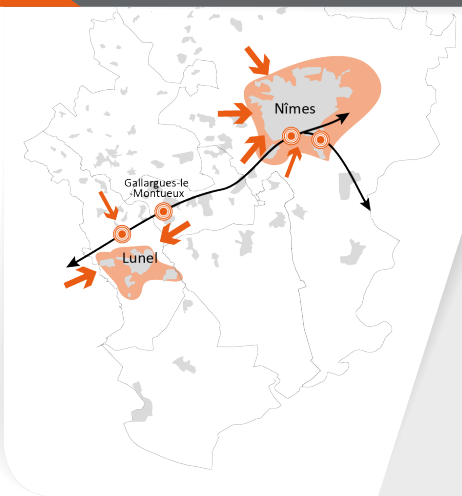
SECTEURS

Axes RN113 (Lunel-Viel, Lunel, Codognan, Bernis, Milhaud), Vaunage (Caveirac, Congénies, Sommières), chemin des Canaux (Caissargues), Aigues-Mortes.

OUTILS

- Réaliser des aménagements légers cyclables, routiers (ralentisseurs, chicanes…) (>PLD)
- Réaliser les quelques projets de contournement restants
- Développer des interfaces logistiques
- Favoriser l'utilisation du fret ferroviaire et fluvial.

ENJEU 2 — Limitation des congestions routières



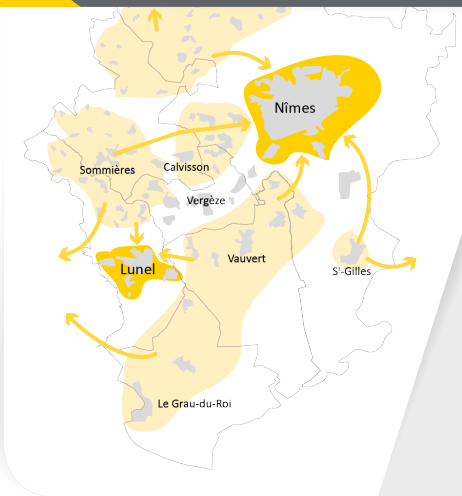
SECTEURS

Entrées de ville Nîmes et Lunel, sorties d'autoroute (enjeu moindre sur Lunel)

OUTILS

- Elaborer des plans de circulation
- Développer les modes alternatifs :
  - TC,
  - non-autosolisme,
  - cyclable,
  - voies d'eau.

ENJEU 3 — Amélioration du rabattement de territoires moins riches en offre de mobilité vers les cœurs d'agglomérations



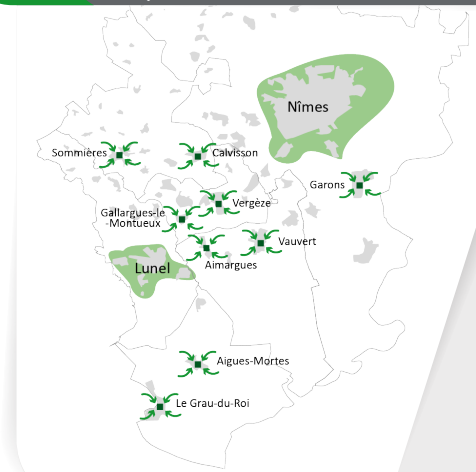
SECTEURS

Vaunage, Nord sommiérois, périurbain sud de Nîmes (hors Caissargues), St-Gilles, Lunellois (hors Lunel) et Terre de Camargue.

OUTILS

- Augmenter ponctuellement l'offre de mobilité TC
- Développer une trame cohérente de pôles intermodaux hiérarchisés (PEM, P+R, aires de covoiturage…)

ENJEU 4 — Permettre une accessibilité plus adaptée aux principaux pôles de services et d'emploi (autres que les grandes villes)



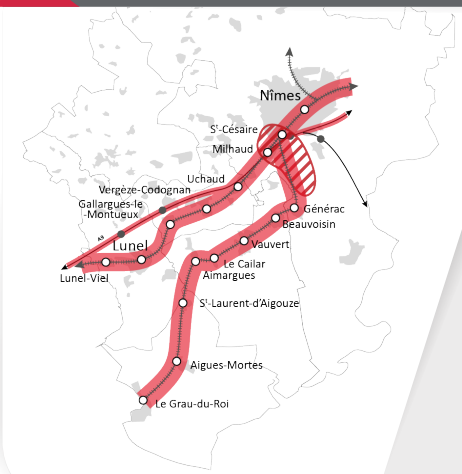
SECTEURS

Tous, pour l'accès à Lunel, Vauvert, Aimargues, Vergèze et Gallargues, Le Grau-du-Roi et Aigues-Mortes, Sommières et Calvisson

OUTILS

- Développer une offre tous modes répondant à des besoins ciblés de mobilité interurbaine actuellement non satisfaits

ENJEU 5 — Futurs projets : bonne articulation du développement urbain avec une offre de mobilité adaptée



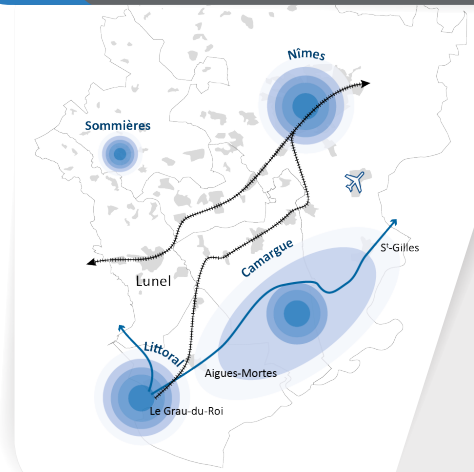
SECTEURS

Sud-ouest de l'agglomération nîmoise, secteurs traversés par des infrastructures de mobilité (autoroute A9 et axes ferroviaires).

OUTILS

- Bien intégrer la mobilité dans les documents de planification
- Réaliser des contrats d'axe
- Créer des lignes express ou promouvoir la gratuité de l'autoroute

ENJEU 6 — Intégration de la saisonnalité dans les problématiques de mobilité



SECTEURS

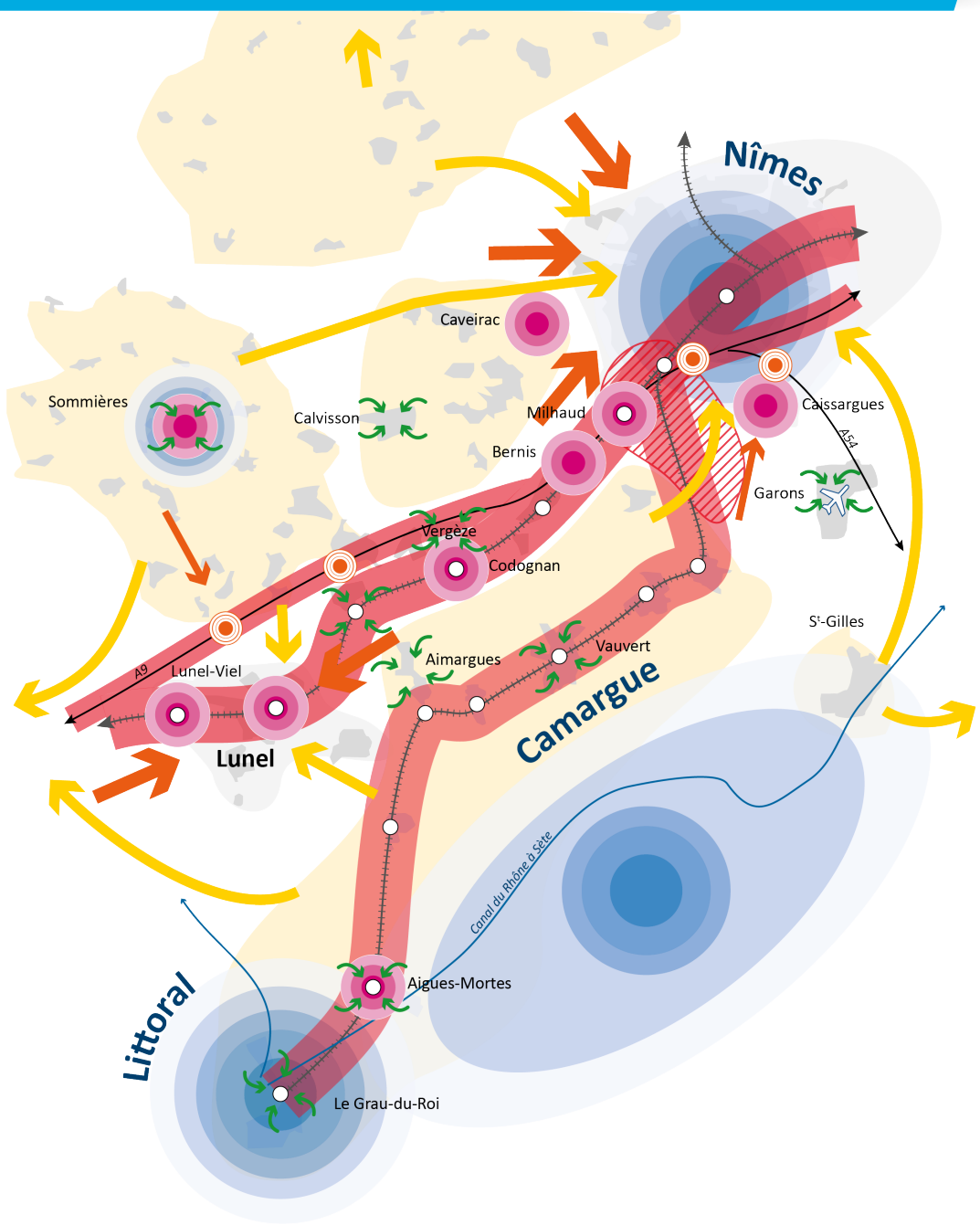
Littoral et Camargue, Nîmes, Sommières

OUTILS

- Mieux adapter l'offre de mobilité selon les périodes de l'année :
  - Augmenter l'offre modale
  - Proposer une offre saisonnière (navettes)

Synthèse des enjeux territorialisés

Mobilité
dans le territoire
Ouest-Gard Vidourle



Apaisement des traversées de ville

Problématique de traversée de ville

Limitation des congestions routières

Echangeurs autoroutiers pouvant générer de la congestion

Entrées de villes congestionnées

Amélioration du rabattement de territoires moins riches en offre de mobilité vers les coeurs d'agglomérations

Territoires bénéficiant d'une offre de mobilité limitée

Axes de rabattement vers les coeurs d'agglomération

Accessibilité plus adaptée aux principaux pôles de services et d'emploi

Pôles de sevices et d'emploi

Bonne articulation des futurs projets urbain avec une une offre de mobilité adaptée

Secteurs de développement urbain potentiels autour d'axes ferrés

Secteur stratégique de développement urbain

Intégration de la saisonnalité dans les problématiques de mobilité

Principaux secteurs d'attractivité touristique

ATELIER
24 Janvier 2022
TABLE RONDE

Pour une nouvelle démarche inter-territoriale et partenariale

Ce document a pour objectif de servir de support de réflexion pour un premier atelier de partage des projets et enjeux entre les 6 communautés. L'objectif est que chaque territoire puisse prendre connaissance le cas échéant des projets des autres territoires, échanger sur ces projets et discuter de ceux qui concernent plusieurs d'entre eux, afin de mettre en place des modalités de travail pour les faire avancer de façon coordonnée.

Crédits / Réalisation A'U *(sauf mention contraire)*
Retrouvez toutes nos publications sur
www.audrna.com

A'U agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne

Florent HARO
Géographe urbaniste
04 66 29 18 69
florent.haro@audrna.com

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Directions Départementales des Territoires et de la Mer

Vincent BRAQUET
Chef du Service Aménagement Territorial Sud et Urbanisme
04 66 62 63 19
vincent.braquet@gard.gouv.fr