

	DOCUMENT	THEME	VERSION	DATE	EMETTEUR	DESTINATAIRE
	MOBILITES 3 <sup>ème</sup> voie à quai		VF	2021-03-26	Service Communication avec Mobilités	Médias

**Eléments d'information médias (EDI)**  
**Objet : Quelles sont les enjeux & modalités de réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie à quai ?**

**Contexte : des trains qui ne couvrent pas efficacement la desserte TGV**

Au croisement entre la « ligne Classique » et le contournement Nîmes-Montpellier, le positionnement de la gare de Nîmes-Pont-du-Gard assure une possibilité d'interconnexion TER-TGV et offre ainsi le potentiel de relier efficacement cette nouvelle gare nationale et internationale avec Nîmes et le reste du territoire régional.

A ce jour, tous les trains (44) empruntant la ligne classique passants par la gare effectuent un arrêt en pleine voie et assurent une desserte de la gare grâce aux quais aménagés dans la cadre de la création de la gare nouvelle.

Si cette offre permet de proposer une desserte efficace pour les déplacements quotidiens (un train toutes les demi-heures en moyenne), elle n'assure pas des correspondances efficaces avec les TGV.

Ainsi pour le lien avec Nîmes et sa gare centre qui constituent plus de 50% de la zone de chalandise, 50% des horaires TGV ne sont pas couverts. Ils sont donc compensés par une navette routière dont le service est assuré par Nîmes Métropole.

Cependant, le bus est bien moins performant. Il faut 12 minutes en train pour relier les deux gares et 30 minutes en bus. De plus, cette rupture de charge entraîne un changement d'opérateur et de tarif que la SNCF n'intègre pas dans son dispositif de vente.

L'unique desserte par les trains en passage dont les horaires sont définis au regard de contraintes régionales ou interrégionales (nœud de Narbonne, Marseille...), n'est pas adaptable aux besoins spécifiques générés par le TGV.

La seule existence de deux voies en passage oblige l'arrêt sur les voies de circulation et n'offre pas la possibilité de mettre en place un service spécifique dont l'origine/terminus serait en gare de Nîmes-Pont-du-Gard.

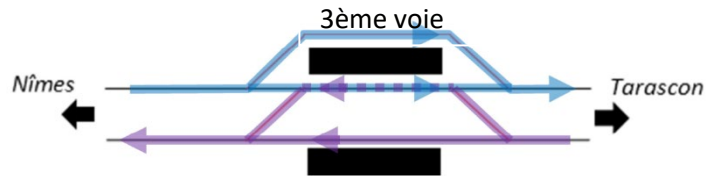
De fait, l'intérêt d'avoir positionné la gare à l'intersection des voies de chemin de fer perd tout son sens.

	DOCUMENT	THEME	VERSION	DATE	EMETTEUR	DESTINATAIRE
	MOBILITES 3 <sup>ème</sup> voie à quai		VF	2021-03-26	Service Communication avec Mobilités	Médias

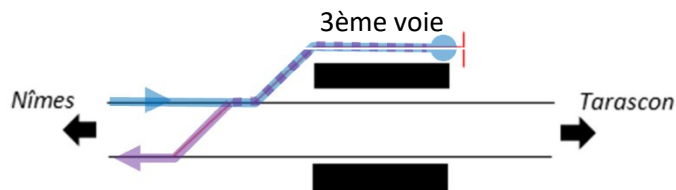
### Solution : la troisième voie à quai, une interconnexion fiable et durable :

L'installation de cette nouvelle voie permet le stationnement et rebroussement des trains sans pénaliser les voies passantes.

Elle peut être soit traversante :



Soit en terminus :



Cette voie complémentaire doit permettre de :

- Développer les trains en terminus,
- Maintenir à quai en cas d'attente de correspondance,
- Gérer des situations perturbées : régulation des circulations.

Cette nouvelle infrastructure permettra de donner tout son sens à cette nouvelle gare et assurera le développement progressif d'une offre adaptée aux besoins TGV selon les choix de l'autorité ferroviaire et des collectivités concernées.

### Financements : 12 millions d'euros disponibles

Le coût de la gare était estimé à 95 millions d'euros financé par les collectivités à hauteur de 33% : (Région 22M€, Montpellier 1M€, NM 8M€), Etat 31M€/33% et SNCF 31M€/33%

Le coût estimé de cette nouvelle installation est de 13 millions d'euros.

Pour donner suite à l'accélération de la mise en exploitation de la gare, 12 millions d'euros prévus dans la convention de financement ont été provisionnés pour réaliser dans une seconde phase le raccordement TGV des voies passantes aux voies à quais.

Or tous les partenaires/co-financeurs ont convenu que cette installation n'est pas nécessaire aujourd'hui et surtout, moins pertinente que la 3<sup>ème</sup> voie à quai.

Ainsi en convenant que la priorité est à donner aux enjeux d'amélioration de la desserte locale, fondamentale pour réussir l'ancrage de cette gare nouvelle à son territoire il pourrait être décidé de la réaffectation du provisionnement au profit de la réalisation de la « 3<sup>ème</sup> voie à quai ».

Cette décision est à prendre avant la clôture de la convention de financement « Gare de Manduel-Redessan ». Dès lors, seul 1 million d'euros supplémentaire resterait à mobiliser.