

# Entre Manduel et Redessan, une nouvelle gare TGV en 2019

Le chantier va démarrer. Il permettra de rapprocher les trains à grande vitesse d'Arles

Les premiers travaux préparatoires, qui consistaient à débroussailler, créer des accès pour les camions, et protéger les arbres à mettre en valeur et à intégrer au projet, ont eu lieu entre août et septembre. Et maintenant, le vrai chantier, celui qui permettra de créer une nouvelle gare TGV à cheval sur les communes de Manduel et Redessan, va commencer dans les tout prochains jours. C'est ce que la SNCF est venue dire aux habitants de Redessan, mardi soir lors d'une réunion publique (*lire ci-dessous*) qui a permis de détailler les contours d'un projet qui intéresse au premier chef les Arlésiens et une partie des habitants du pays d'Arles.

Car cette gare nouvelle, qui pourrait prendre le nom de "Gare TGV de Nîmes-Pont du Gard" selon les vœux de Nîmes Métropole, va les rapprocher



La gare TGV Manduel-Redessan permettra notamment de booster l'offre de trains vers Perpignan et l'Espagne.

/PHOTO DR

**Pour Arles, "une offre TGV en direction de l'Espagne bien plus forte."**

FRANCK BOLLA

des trains à grande vitesse. Pas grand-chose : mais dix à quinze minutes de transport en moins, par rapport à Avignon, c'est toujours ça de gagné pour la petite Rome des Gaules, qui a fait du tourisme un des moteurs de son économie. "Les études réalisées prévoient 25% de voyageurs en provenance ou à destination de la région Paca, dont 5% pour le secteur d'Arles", indique d'ailleurs la SNCF. L'entreprise table sur 900 000 à 1,2 million de voyageurs pour les premières années d'exploitation de cette gare nouvelle, qui sera située à l'intersection ferroviaire du contournement

Nîmes-Montpellier (mis en service fin 2017, Ndlr) et de la ligne classique reliant Tarascon à Nîmes. Son positionnement offrira donc aux passagers un panel de destinations extrêmement varié à l'échelle locale, dont une desserte régulière d'Arles. De quoi inciter une bonne partie des 50 à 60 000 voyageurs arlésiens recensés chaque année dans les gares de Nîmes centre, Avignon TGV ou même Aix TGV à "migrer" vers Manduel.

"On aura une gare un peu plus proche, plus facilement accessible en voiture, et surtout on aura une offre TGV en direction

de l'Espagne bien plus forte qu'à la gare d'Avignon, donc ce sera clairement plus pratique pour les Arlésiens", explique Franck Bolla, directeur d'opération de la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan. Car pour l'heure, seuls les TGV reliant Marseille à Perpignan et l'Espagne passent par la gare TGV d'Avignon. Les trains à grande vitesse qui descendent de Paris pour aller vers le sud-ouest ne s'arrêtent pas dans la cité des papes, puisqu'ils bifurquent avant pour ensuite faire étape à Nîmes centre. Mais une fois que la gare de Manduel sera opérationnelle, avec une offre consé-

quente de 28 TGV quotidiens, les Arlésiens (et les autres) pourront rallier Paris en 2h45 et Barcelone en 3h21! "L'accessibilité à Arles sera améliorée par la gare nouvelle", estime Franck Bolla, conscient que l'attractivité de la cité, avec l'ouverture à venir de la Fondation Luma, peut encore grandir. Une ouverture prévue en 2019, comme la mise en service de la gare de Manduel-Redessan. Ce sera en décembre, soit un chantier condensé en deux ans à peine. "Un vrai petit défi, sourit le directeur de l'opération. Mais nous sommes très motivés. L'objectif est de mettre la gare en ser-

vice le plus vite possible."

Des travaux de terrassement commenceront dès le mois de décembre. La construction des bâtiments sera lancée en février mars, avant l'aménagement intérieur, en 2019. En parallèle, deux quais TGV et deux voies nouvelles sont à créer sur trois kilomètres, pour être raccordés au contournement de Nîmes-Montpellier. Cette gare, que la SNCF souhaite "durable et intégrée à l'environnement", devrait voir passer ses premiers trains "soit à partir du 15 décembre 2019, soit en janvier 2020", conclut Franck Bolla.

Christophe VIAL

## LES PRINCIPAUX CHIFFRES

► 95. Le chantier de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan est évalué à 95 millions d'euros. L'État et SNCF réseau financent chacun à hauteur de 31,7 M€, la région Occitanie met 22,6 M€, Nîmes Métropole 8,03 M€ et Montpellier méditerranée métropole 1 M€.

► 28. Le nombre de TGV qui s'arrêteraient chaque jour à la nouvelle gare, à 2h45 de Paris et 3h21 de Barcelone.

► 900 000. De 900 000 à 1,2 millions de voyageurs annuels sont attendus, selon la SNCF.

► 3 000. La surface de la gare nouvelle sera d'environ 3 000 m<sup>2</sup>, dont 900 m<sup>2</sup> pour la circulation des voyageurs, 400 m<sup>2</sup> pour les services à la clientèle, et 300 m<sup>2</sup> pour l'implantation de commerces. La gare comptera trois niveaux : un niveau inférieur donnant accès aux voies de la ligne classique (TER), un médian, comprenant l'ensemble des espaces d'attente et de service pour le client, et un niveau supérieur donnant accès aux TGV.

## AMBIANCE À REDESSAN

### "Comment subir les assauts de véhicules?"

La réunion de la SNCF sur la gare TGV de Manduel-Redessan a permis aux habitants de s'informer sur le chantier, et aussi d'exprimer certaines inquiétudes. "Comment subir les assauts supplémentaires des véhicules?", s'est interrogée une riveraine de la RD 999. La SNCF a cherché à rassurer de ce côté-là. "On table sur 3 000 voyageurs par jour, et en heure de pointe, c'est-à-dire avec deux TGV en gare, on estime qu'on aura 300 véhicules par heure, détaille Franck Bolla, directeur du projet. Selon nos calculs, on aura en moyenne 10 véhicules par heure en plus sur la RD 999."

La question des nuisances provoquées par les travaux a aussi été posée. "Le chantier est localisé, pas comme celui de la ligne nouvelle du contournement Nîmes-Montpellier, précise Franck Bolla. Les travaux n'auront pas non plus la même ampleur, et se situent à au moins un kilo-



mètre du centre de Redessan." Pas de quoi totalement rassurer les habitants, qui auront forcément droit à un ballet de camions pendant de longs mois...  
Ch.V.



Une vue du grand hall de la gare, pour lequel la SNCF prévoit d'utiliser des matériaux durables. À droite, le futur quai bas, celui des TER.

/PHOTOS DR