

1

Gare de Vergèze-Codognan

*– la gare de rabattement
de l'ouest gardois –*



Vergèze-Codognan, entre Rhône, Vistre et Vidourle

Entre Nîmes et Montpellier, la gare de Vergèze-Codognan se présente comme la gare majeure du sud-ouest gardois, aux portes de la Vaunage.

Territoire desservi

Avec une population de plus de 5 000 habitants, Vergèze est l'une des principales communes du sud-ouest du Gard. Au cœur de la Communauté de communes Rhône-Vistre-Vidourle, Vergèze compose avec les communes voisines de Codognan (2 422 hab.) et de Mus (1 393 hab.) une petite agglomération de presque 9 000 habitants.

Située entre l'autoroute A9 au nord et la Route Nationale 113 au sud, elle vit à l'articulation des secteurs d'influence de Nîmes et de Montpellier. Toutefois, la présence sur son territoire d'un employeur tel que l'entreprise Perrier rend Vergèze attractive pour des communes comme Lunel, Vauvert ou Marsillargues. Favorisée par une desserte viaire en étoile, elle représente le cœur géographique d'un secteur en plein développement démographique et économique.

Population 2015

VERGEZE - CODOGNAN				
POPULATION	500m	2km	5km	10km
concernée	2 526	8 866	22 727	105 976
pertinente (2010)	1800	7720	9270	40000
pertinente (2015)	2526 (+40%)	8866 (+15%)	14051 (+52%)	46257 (+15%)

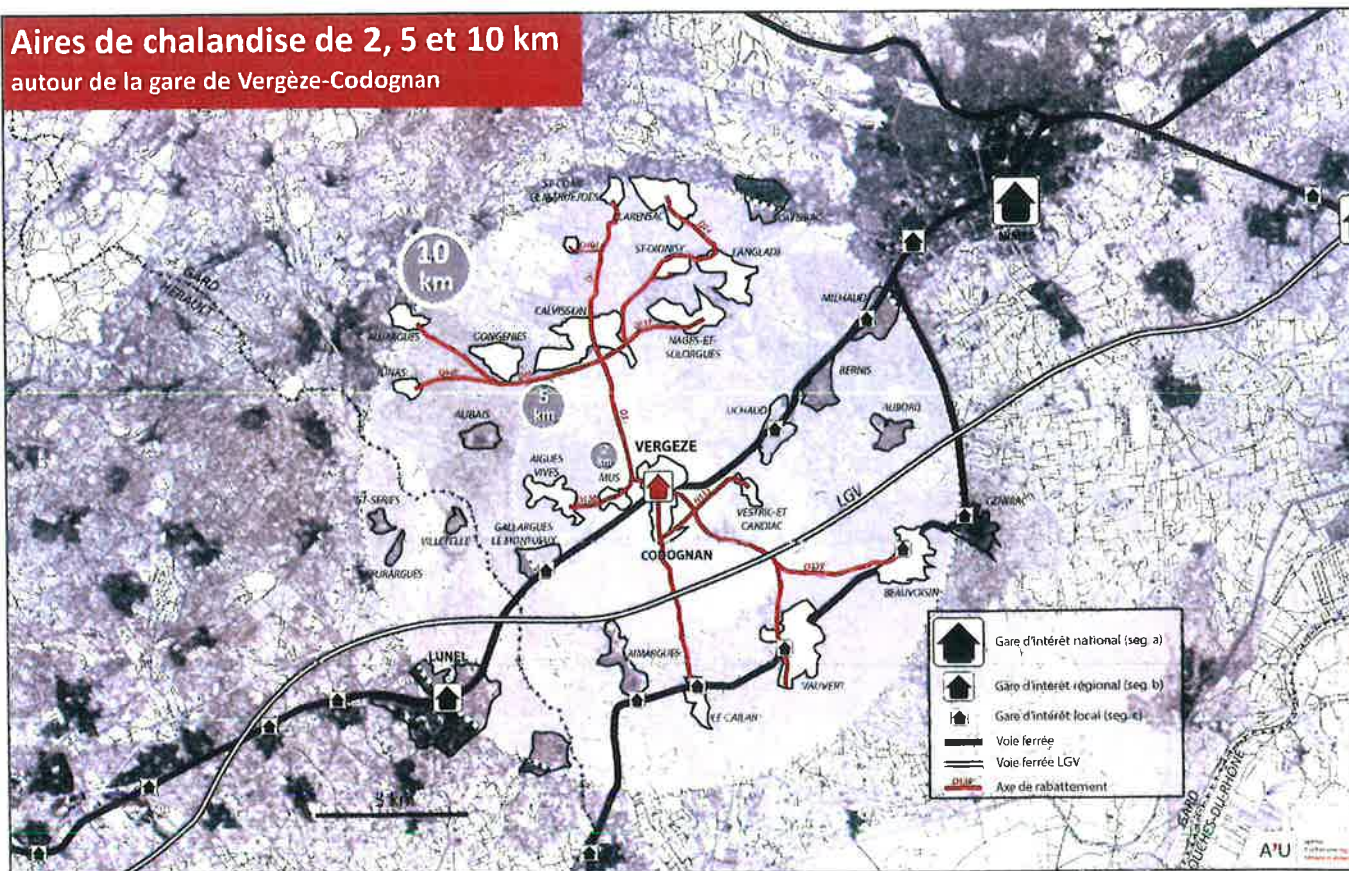
Temps de parcours

TRAJET GARE NÎMES CENTRE - GARE de VERGEZE-CODOGNAN

Voiture	Car interurbain	Train	Vélo
25-40*min	20 min	omnibus 13 min direct 9 min	-

* selon trafic

Aires de chalandise de 2, 5 et 10 km autour de la gare de Vergèze-Codognan



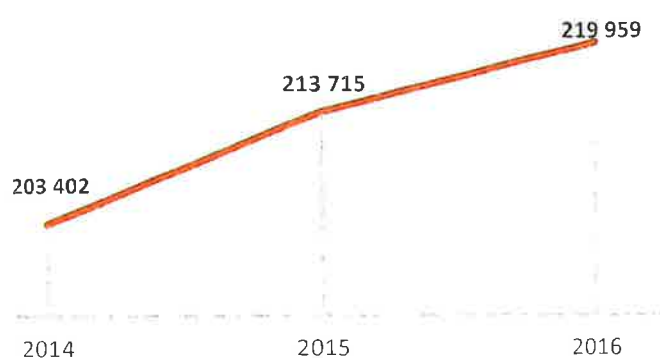
La ville et sa gare

Historiquement implantée sur la ligne de Tarascon à Sète-Ville, la gare de Vergèze-Codognan est, après Lunel, la seconde gare la plus importante en terme de fréquentation sur l'axe Nîmes-Montpellier.

À l'origine isolée, elle a été progressivement intégrée au tissu urbain de Vergèze. Dans un premier temps cette liaison s'est opérée par de l'habitat individuel de type faubourg mêlant l'activité artisanale avec le logement (reflet évident de la tradition viticole), puis par l'expansion pavillonnaire contemporaine.

Dans un bon état, la gare propose dans son bâtiment voyageurs un service de billetterie en guichet et automatisée. Avec un rayonnement régional, et forte d'une fréquentation en constante hausse elle est un élément essentiel du développement des mobilités alternatives à la voiture dans ce secteur.

Fréquentation voyageurs



source : SNCF open data



Gare de Vergèze-Codognan, direction Nîmes



Village de Codognan, rue du Rhône

Le quartier de la gare, une référence de gare intercommunale périurbaine

Il s'agit de la gare du SCoT Sud Gard et même du Gard la plus fréquentée après celles des villes centres Nîmes et Alès. Sa position privilégiée entre Nîmes et Lunel et les efforts effectués depuis plusieurs années pour encourager son usage expliquent cela, pour autant des marges d'optimisation existent encore. La communauté de communes a élaboré un Plan Global de Déplacements (PGD) en 2016-2017, faisant de la gare son élément central, et une étude dédiée au PEM conduite par AREP (SNCF) a été initialisée fin décembre 2018.

Enjeux

Vergèze et Codognan ont connu une augmentation de leur population régulière ces dernières années, et la tendance se poursuit, bien que se ralentissant, notamment par raréfaction du foncier disponible. Le potentiel de développement urbain à proximité de la gare est assez limité. Pour l'essentiel, les principaux espaces encore mobilisables facilement sont concentrés au sud-ouest de la gare, entre le centre commercial Super U et le pont de la D1, mais sans vocation d'accueil d'habitat, et on trouve en plus de cela une seule emprise un peu significative à l'ouest de la salle de spectacle Vergèze Espace. Les secteurs de développement constructibles ou potentiels à moyen-long termes, en dehors des dents creuses, se trouvent

d'avantage aux franges de Vergèze et Codognan, tout en restant eux aussi limités (du fait essentiellement de contraintes hydrauliques, de la présence de la zone de protection de l'usine Perrier dite des calcaires fissurés, de la zone Natura 2000 au sud du canal BRL et des garrigues au nord), et concernant surtout l'est du territoire de Mus.

À l'échelle de la zone de chalandise rapprochée de 500m, les enjeux pouvant impacter positivement sur l'attractivité du PEM ne sont donc pas au développement de l'habitat ou de l'activité (en dehors d'une extension envisagée du centre commercial Super U, mais une entreprise importante implantée tout près de la gare, UNAC, employant environ 150 personnes, est même appelée à s'éloigner de la gare en se délocalisant à Mus sur un terrain de la communauté de communes).

C'est plutôt l'amélioration de l'accessibilité au PEM qui est en jeu :

● Poursuivre l'augmentation de l'offre en matière de stationnement de rabattement

Les capacités de stationnement sur le site de la gare étant très faibles, la communauté a aménagé le parking de Quiquillon à l'ouest du talus de la D1, au nord de la voie ferrée, accessible depuis le quai nord (direction Nîmes) par un passage aménagé sous le pont, avec une signalétique adaptée, et incluant un parking vélo ouvert. L'accès à la gare depuis les parkings autour

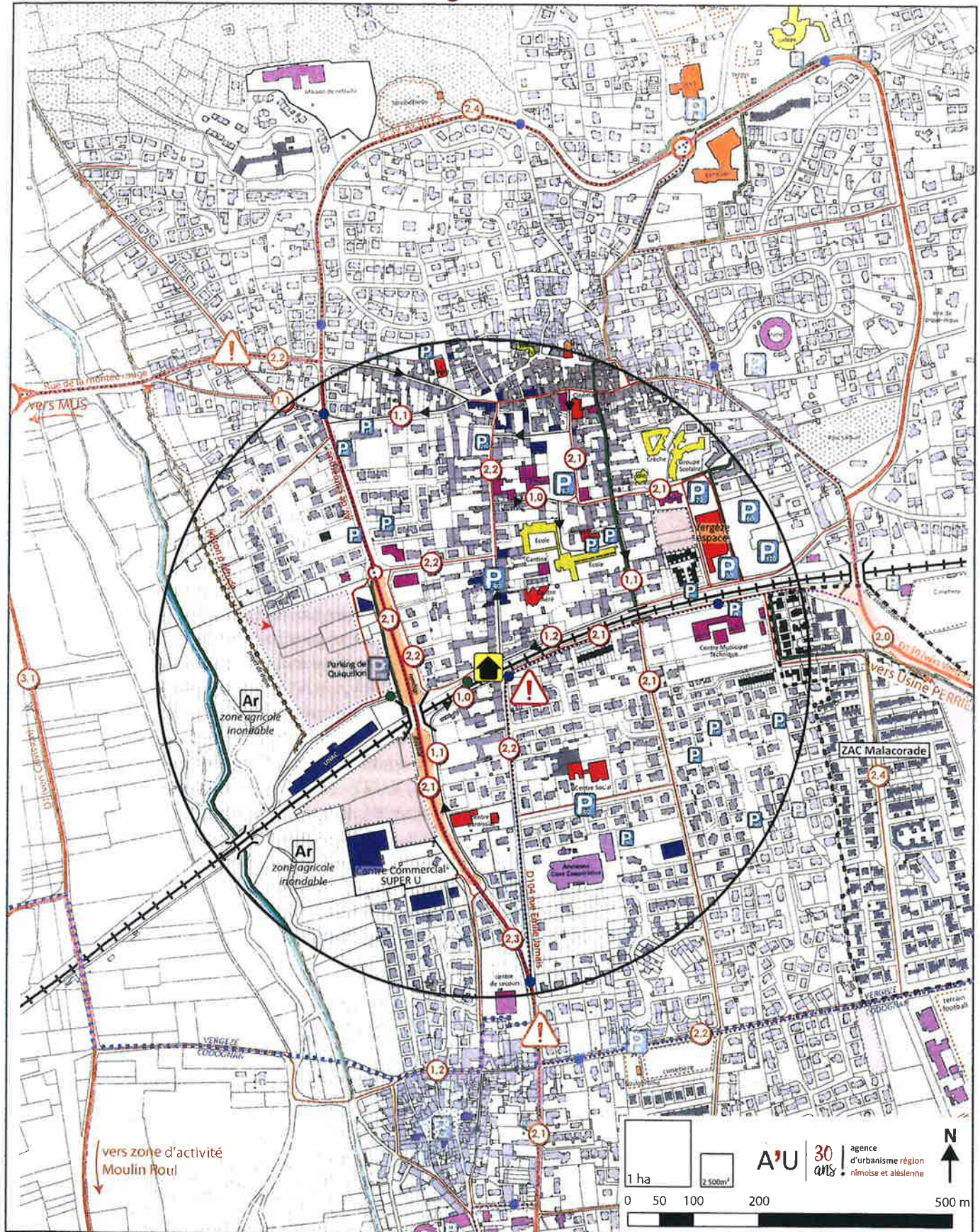


Aménagements doux en lien avec le parking de Quiquillon



Aménagements de la rue Victor Hugo

VERGEZE-CODOGNAN, le quartier de la gare



I. ACTIVITES

- Commerces
- Services
- Autres activités
- Etablissements de formation
- Equipements sportifs et socio-culturels
- Bâtiment récents (moins de 10 ans)

II. RESEAU ALTERNATIF

- Gare SNCF
- voie ferrée
- ligne de car interurbains
- arrêt de bus
- axes modes doux aménagés
- stationnement cycles

III. RESEAU AUTOMOBILE

- route à double sens
- route à sens unique
- largeur (en nbr de voies)
- et confort (de 0 à 4)
- stationnement (nbr de places)

IV. POTENTIELS ET LIMITES

- zones PPRI aléa fort
- espaces naturels importants et parcs
- zonage PLU
- secteurs potentiels d'aménagement
- points de vigilance

de Vergèze Espace, à environ 450 m au nord-est de là, a également été favorisé par l'aménagement de la rue Victor Hugo, le long de la voie ferrée, passée en sens unique afin d'aménager un trottoir large et des places de stationnement. Pour autant, le parking s'est trouvé très rapidement saturé (preuve de l'attractivité du train) et l'accès par le sud et le sud-est n'offre que peu de possibilités de stationnement, au-delà du petit parking dédié aux usagers du train situé face à la sortie du quai sud (direction Lunel) et du passage souterrain reliant les deux quais. Par ailleurs, on ne compte aucun arrêt minute, ni au nord ni au sud de la voie.

La mise sur deux niveaux du parking de Quiquillon est envisagée par la communauté. A plus long terme, la parcelle située au sud de la voie ferrée et à l'ouest du talus de la D1, acquise par la commune de Vergèze, pourrait accueillir un parking complémentaire, qui permettrait de délester celui de Quiquillon tout en facilitant l'accès depuis Codognan.

Les solutions de co-voiturage devraient aussi contribuer à limiter la croissance importante de l'utilisation des parkings proches de la gare. A ce titre, la communauté a engagé une réflexion en la matière, pour l'aménagement d'aires de covoiturage, dont une près de Vergèze Espace, une sur le parking du Super U, une à l'entrée de la zone d'activité de Montée Rouge et une au sud-est de Codognan, près de la RN113.

● Augmenter l'aire de rabattement en transports en commun sur la gare

Cet autre enjeu est important car actuellement, la gare est desservie par deux lignes du réseau LiO, les C35 et C36 (Lunel-Nîmes, la 2e via Sommières), qui rabattent une partie de la population de l'aire de chalandise de la gare (Aigues-Vives et Mus), mais l'essentiel de la zone de chalandise n'est pas traversée par le réseau de cars régionaux. La mise en place d'une navette

intercommunale ou de TAD a également été envisagée dans le cadre du PGD, afin de permettre de rabattre les autres communes, bien que la communauté ne dispose pas de la compétence transports. D'autres pistes existent, comme la mise en place de navettes par de gros employeurs, comme l'usine Perrier.

Compte tenu de l'aire de chalandise du PEM, et en particulier côté Vaunage, dont il constitue la gare (mais aussi, dans une moindre mesure, côté Costières, pour les déplacements en direction de Montpellier), l'enjeu de proposer des ajustements et un redéploiement au moins partiel du réseau TC dans le secteur paraît important, au moins pour relier les principales polarités du secteur (Calvisson, Vauvert) au PEM.

● Optimiser l'accessibilité en modes doux

Des efforts importants ont été faits ces dernières années par le Département du Gard et les communes de Vergèze et Codognan en matière d'accessibilité modes doux à la gare, essentiellement depuis le côté nord de la voie ferrée : bouclage à terme, en doubles voies cyclables séparées, de Vergèze (D139 et avenue de Camargue), tronçons cyclables et rues partagées depuis le centre vers la gare ou le secteur de Vergèze Espace. Côté sud, et jusqu'au cœur de village de Codognan, la priorité a été portée sur des partages de voiries, avec mise en sens unique d'une partie d'entre elles pour les modes motorisés mais pas le vélo. Pour autant, il reste des endroits où les accès modes doux sont dangereux. C'est le cas à proximité immédiate du PEM, sur certains tronçons de la rue de la Gare, ou entre Vergèze et Codognan, la continuité de cheminements doux le long de la D104 (rue Emile Jamais) n'étant pas assurée à ce jour, le tronçon le plus au sud de la rue, aux confins des deux communes, n'étant même pas pourvu de trottoirs alors que les flux de circulation sont importants.



Aménagements doux sur l'avenue du Pic, à Vergèze



Rue de la gare, non aménagée pour les modes doux

À l'échelle de la zone de chalandise des 2km, définissant le secteur de rabattement vélo, on trouve plusieurs secteurs d'activité regroupant un nombre important d'emplois qui mériteraient d'être mieux connectés par des aménagements cyclables adaptés, à la gare :

- la zone d'activité de Moulin Roul au sud-ouest de Codognan, près de la D1, bien que sans potentiel de développement futur, le secteur étant inondable ;
- la nouvelle zone d'activité de Montée Rouge au nord-ouest de Vergèze, elle en plein déploiement, avec déjà environ 200 emplois (mais séparée du reste de la commune et de la gare par le giratoire très fréquenté de la D1, qui voit passer 11000 voyageurs/jour), zone qui pourrait être connectée à la gare par un aménagement en lien avec le projet de digue du Rhône (2019-2020), support également d'un projet de délestage routier, mis en réserve au PLU ;
- le secteur d'activité au sud-est de Codognan, avec notamment la nouvelle cave coopérative bio intercommunale, comptant une trentaine d'emplois hors haute saison, là encore au-delà d'un giratoire sur un axe encore plus passant, la N113 ;
- l'usine Perrier, cœur économique de tout le secteur (environ 1700 emplois), au sud-est de Vergèze, elle aussi au-delà de la 113.
- des aménagements cyclables existent déjà, comme ceux longeant la D139 entre le rond-point de la 113 et Vergèze, mais il n'existe pas de continuité cyclable sécurisée, et en certains endroits, seuls des marquages au sol délimitent un espace cyclable dangereux.



Voirie partagée sur la rue de la Monnaie, à Codognan

Gare de Vergèze-Codognan, gare de rabattement de l'ouest gardois

Chiffres clés :



3e gare du Gard

avec une fréquentation de 213 159 voyageurs/an (2016)



300 véhicules stationnés

quotidiennement à proximité de la gare



11 000 véhicules/jour sur la D1

drainant toute la chalandise de la Vallée



55 000 habitants

dans la zone de chalandise pertinente de 10 km



2 500 emplois

à proximité de la gare dont les usines Perrier

Ce qu'il faut retenir :

- Des investissements importants depuis des années
- Le rabattement comme enjeu principal du PEM
- Une vraie politique de rabattement TC à définir
- L'interconnexion et le déploiement d'un réseau cyclable sécurisé, notamment depuis les zones d'activités, à mettre en place



Entreprise Eurofins sur le site de la ZAE de Montée Rouge

