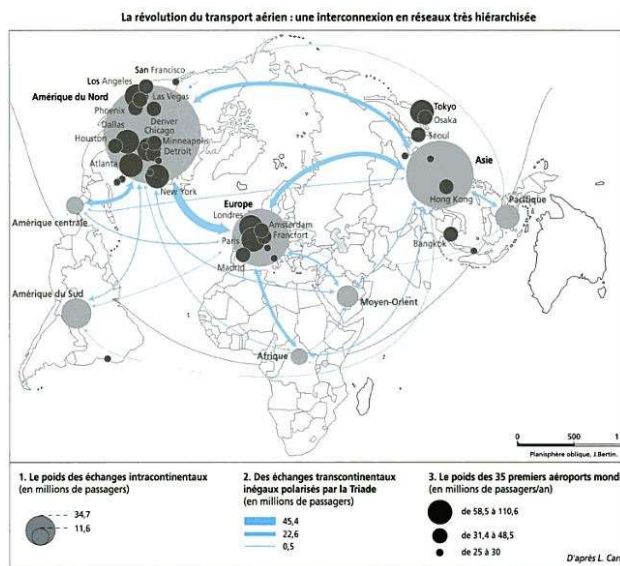
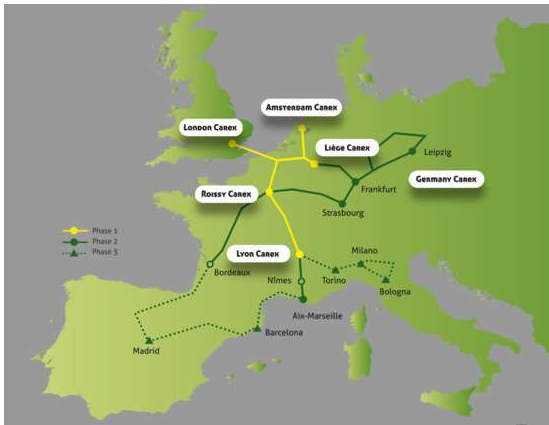


Les aéroports du Nord de l'Europe sont saturés par un trafic de passagers ne laissant plus de place à celui du fret. La demande de fret aérien est forte mais ne peut être honorée.



L'ensemble des grands aéroports du nord de l'Europe, les transporteurs internationaux tels qu'UPS, Fedex ou TNT, la Poste, la SNCF et autres acteurs prestigieux se sont fédérés pour créer Eurocarex.

Eurocarex dont l'acronyme est Cargo Rail EXpress est une association ayant pour objet de mettre en œuvre une solution à cette saturation en faisant transiter ce fret par « TGV spécialisé » dont l'empreinte écologique est bien moindre que celui de l'aérien², pour une vitesse presque similaire. Les avions de fret dont la marchandise est destinée aux grandes métropoles sont détournés vers des aéroports qualifiés et interconnectés, ne souffrant pas de cette saturation.

La marchandise, conditionnée dans les conteneurs avions est déchargée et acheminée, dans l'état, vers un emplacement proche abritant une gare spécifique aménagée pour assurer un chargement automatisé du TGV. Ce « TGV spécialisé » adapté et renforcé peut alors acheminer ce fret vers le bassin de consommation initialement visé.

Ce flux est bien évidemment symétrique permettant d'expédier vers des horizons lointains des produits fabriqués dans les ateliers Européens.



Une rame TGV Fret peut transporter 140 Tonnes de marchandises ce qui correspond à 18 semi-remorques ou 20 à 30 camionnettes mais cela d'une manière beaucoup plus rapide, 7 fois moins chère et surtout beaucoup plus écologique. En 2014, nous avons, avec le soutien de TPNA et grâce aux présentations faites par Gilles Hilscher, ancien directeur de CIBLEX³, réussi à mettre en relation la Communauté



¹ <https://www.objectifgard.com/2014/11/04/euro-carex-nimes-metropole-veut-accueillir-une-plateforme-de-fret-ferroviaire/>

² 1 500 fois

³ Filiale de la SNCF en charge du transport express de colis et documents

d'agglomérations de Nîmes et Eurocarex. Le but était que Nîmes présente sa candidature pour intégrer le cercle étroit des villes du réseau.

Eurocarex, momentanément ralenti par le Brexit et des crises européennes successives, attend son intégration prévue au sein d'ADP⁴ qui pourrait lui donner les moyens de gouvernance nécessaire pour émerger rapidement.



Le transport aérien de marchandises représente moins de 1% du fret transporté dans le monde. Même si l'on considère que 2/3 du fret aérien est fait en soute des avions de passagers, le solde restant représente un marché stratégique concernant une marchandise à très forte valeur ajoutée.

L'objectif d'Eurocarex est de faire transiter par son réseau 700 000 tonnes par an, soit l'équivalent de 270 000 palettes/conteneurs standards de 2,6 T au lieu de le faire par avion.

En Italie, un train cargo à grande vitesse, de la société MERCITALIA, fait toutes les nuits depuis Octobre 2018 la liaison entre Bologne et Caserta (Naples)⁵



Le comité de sélection des sites d'Eurocarex a préféré officiellement Nîmes à Marseille pour implanter sa seule gare dans le Sud de la France. Ce choix est lié à la pertinence du positionnement de Nîmes sur l'axe de jonction de l'Europe à la péninsule Ibérique. La proximité de la nouvelle LGV avec l'aéroport de Garons et une disponibilité foncière adaptée avec le site d'Oc Via ont fini par convaincre. Ce site de 80 ha, du nom d'une filiale de la SNCF, utilisé lors du chantier de la Ligne Grande Vitesse pour établir une base

de 80 ha, bénéficie d'un emplacement particulièrement stratégique. Il est localisé au nord-est de l'aéroport, près de Générac, à l'intersection de cette nouvelle LGV et la liaison ferroviaire Nîmes-Grau du roi. Cette voie venant de Nîmes passe bien évidemment par la gare de triage de Courbessac.

La configuration de ce terrain est particulièrement adaptée aux exigences d'une gare de fret express Eurocarex décrite dans le chapitre suivant. Son imperméabilisation et les VRD exécutés sont très spécifiques à cette activité.



⁴ Aéroports de Paris

⁵ <https://www.ville-rail-transports.com/lettre-confidentielle/grande-vitesse-italie/>

La liaison entre la piste et le site Oc'Via (5 kms à vol d'oiseau) se résout par une bonne exploitation des délaissés⁶ le long de la ligne LGV (7.2 kms de voirie). Cette solution a été retenue pour positionner la future voie de délestage routier du Chemin des Canaux⁷.

La prise en charge financière peut se faire dans le cadre d'un partenariat Public-Privé mais bénéficiera certainement de subventions européennes liées à son statut d'infrastructures structurantes. Les subventions ont déjà été octroyées dans le cadre des premiers projets de gares de ce même réseau. L'investissement sera d'autant plus réduit que l'adéquation entre le site d'Oc Via et le cahier des charges est grande.

Même si la concrétisation de cette gare ne peut se faire qu'à moyen terme, l'apport concurrentiel apporté au territoire par ce nouvel outil est absolument considérable et ce, si et seulement si, le site choisi ne fasse pas l'objet de spéculations foncières autres anéantissant toutes perspectives multimodales.

Cette opportunité exceptionnelle permet à Nîmes d'entrer dans la cour des grandes métropoles européennes sans en avoir les inconvénients.

Au-delà de cette distinction prestigieuse qui rendra le territoire attractif, Eurocarex permettra aussi la génération d'emplois, la réduction de la pollution et préservera les terres agricoles en exploitant un terrain déjà transformé pour ce type d'usage.

⁶ Foncier acheté et non exploité

⁷ Axe Est-Ouest au Sud de Nîmes