

## L'aérodrome de Courbessac

### Situation actuelle



L'aérodrome de Courbessac consomme un vaste espace foncier dont la concession accordée à la DGAC<sup>1</sup> est arrivée à son terme depuis fin 2018.

Le nombre de pilotes est faible mais ceux qui utilisent cette installation est plus faible encore. Cette activité sportive peut être reportée vers celui de Candillargues ou de Deaux près d'Alès dont l'utilisation est si faible que la CCI souhaiterait s'en dessaisir. Compte tenu de la faible utilisation de

l'aéroport de Garons, il pourrait aussi être envisagé d'adapter le coût des poses pour accueillir durant une période provisoire les pilotes privés dans l'attente d'une solution plus pérenne.

Ceci atténuerait les nuisances sonores et les survols en basse altitude de Marguerittes et de l'Est de Nîmes dont se plaignent les habitants de ces quartiers devenus résidentiels.

Cet emplacement rattrapé par l'urbanisation est devenu stratégique pour marquer l'une des principales entrées de la ville.

De par son inondabilité, ce site est resté en l'état sans perspective d'avenir. Certains projets de gigantesques jets d'eaux ou de Ramblas de 22 000 m<sup>2</sup> ont fait rêver sans réalisme.

#### Evolution possible

L'aérodrome est accolé à la gare de triage. Libéré de l'occupation des avions de tourisme, il offre une disponibilité foncière remarquable. Une bonne partie du Sud de ce foncier, proche de l'autoroute est inondable et donc non aedificandi. Le triage de conteneurs au sein d'un hub exige des espaces d'entreposage temporaires pour regrouper les conteneurs venant d'horizons différents et en attente de rejoindre le navire en partance ou ceux provenant des ports avant d'être distribués dans l'hinterland. Les conteneurs peuvent rester sur leur wagon si le transit est court ou bien être empilés. Les conteneurs sont conçus pour évoluer dans des endroits humides. La méthode de gerbage (empilage) met à l'abri la marchandise. Cette fonction est tout à fait compatible avec ce site.

Il s'agit de mettre en œuvre un Port sec.

L'autre partie constructible de cet aérodrome peut, entre autres, servir pour répondre aux besoins annexes du Hub de Fret en érigeant, par exemple, les services d'hôtellerie et de restauration évoqués dans la mise en place du Ferroutage.

---

<sup>1</sup> Direction Général de l'Aviation Civile

Certains écologistes bien intentionnés veulent y planter des arbres pour réduire les gaz à effets de serre. La vraie écologie est celle qui réduira le trafic routier.

Faire transiter les conteneurs par Nîmes permet aussi d'optimiser le remplissage des conteneurs qui représente souvent une Unité de transport incompressible. Nombre de chargeurs renoncent à ce type de transport car, ils pensent ne pas avoir suffisamment de volume pour remplir un conteneur. Le service de **dépotage** permettrait de regrouper les marchandises provenant de plusieurs fournisseurs par le **rempotage** dans un conteneur affecté à un destinataire ou le regroupement de plusieurs destinataires très proches. Cette action optimise le remplissage des conteneurs et peut se dérouler sans rupture de charge supplémentaire pendant la durée de correspondance.

Outre le bénéfice direct de cette activité, les entreprises locales proches du lieu de dispatching peuvent alors recevoir ou expédier leur marchandise, en quantité rendue accessible, par voie ferrée ou par voie maritime à des conditions compétitives.

Le port fluvial de Laudun dont la CCI du Gard assume la promotion se revendique de pôle multimodal car le site est branché fer. Intégrer cet atout au pôle multimodal nîmois pourrait avoir du sens. Néanmoins, la nature de la marchandise qui y transite étant majoritairement du vrac, la valeur ajoutée apportée par le site de Nîmes serait moindre.

Le reste du foncier, constructible et situé en première position vis-à-vis du périphérique sud peut être dévolu à un aménagement plus esthétique et fonctionnel de l'entrée Est de la ville.

## Disponibilité foncière

### Situation actuelle

Actuellement, il existe 33 ZAC sur le territoire dont 13 sont opérationnelles.

Développé au fur et à mesure, le foncier destiné aux entreprises est diffus. L'activité industrielle nîmoise est principalement répartie sur 5 lieux différents.

La ZAC de Saint Césaire, initialement prévue pour être branchée fer Son accessibilité est désormais exclusivement routière. La voirie y est saturée et défoncée alors que s'y ajoute l'accès de l'hôpital.

La ZAC du Kilomètre Delta complétée par l'ancien site de saint Mamet était initialement dévolue à l'activité de transport routier. Son statut de zone franche en a fait un patchwork de professions libérales ou autres opportunistes.

Le Parc Delta de Bouillargues a loupé sa cible. Destiné à abriter des artisans et PME, une clinique y a pris place ainsi qu'un Data center. De nombreuses parcelles restent vacantes compte tenu d'un emplacement sans attrait.

Le parc Mitra de Garons initialement prévu pour recevoir des activités proches de l'aéronautique est dévolu à la logistique qui consomme beaucoup de foncier pour un nombre d'emplois réduit. On y trouve essentiellement Prologis, Prodis, Auchan Asics, Bastide, Bert, Oenotec et récemment FIC,

La vraie Zone industrielle de Nîmes est celle de Grézan que nous développerons ultérieurement.

### *Evolution possible*

Située entre la gare de Courbessac et la nouvelle « Gare nouvelle Nîmes Pont du Gard » sur la commune de Manduel, la principale zone industrielle de Nîmes est celle de Grézan. Forte de 90 ha, elle devrait, bien que le lotissement d'origine ne soit pas encore pleinement occupé, disposer d'une extension de 36 ha supplémentaires. Son positionnement, au croisement de 2 départementales, devient exceptionnel une fois intégré dans le cadre du projet de plateforme multimodale. Son accessibilité peut être améliorée en profitant de la mutation de l'aérodrome de Courbessac. Son branchement fer physiquement existant est inefficace par manque de sillons, mais pourrait le devenir en s'intégrant au sein du triage de nouveau actif. Cette disponibilité foncière située entre la plateforme de Courbessac et la nouvelle gare de TGV prend tout son sens. Les candidats à l'implantation veulent bien migrer vers une métropole de taille moyenne mais veulent pouvoir disposer d'une liaison avec Paris efficace. La nouvelle zone de Magna Porta, située dans l'environnement proche de la gare permet alors de répondre aux besoins tertiaires de ces nouvelles entreprises.