

L'aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes

Situation actuelle

Existant déjà depuis 1931, c'est en Août 1957 que l'OTAN choisit ce site positionné sur le plateau des Costières. Il bénéficie maintenant d'une piste dégagée exceptionnelle de 2,4 km orientée Nord Sud, dans l'axe des vents dominants, en béton, récemment rénovée et certifiée pour tous types d'avions.



De 1961 au 1^{er} Juillet 2011 La Base Aéronavale de Garons occupe le site en y faisant une des principales bases de la Marine Nationale.

L'aéroport de Garons, déchargé de ses contraintes militaires a bénéficié, peu de temps avant le départ des marins au profit du 503^e régiment du Train¹, d'une restauration de la piste et de la mise en place d'un système de contrôle particulièrement performant permettant aisément l'accueil de nouveaux aéronefs.

Il était géré par un syndicat mixte Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes pour être repris récemment par la communauté d'Agglomérations avec une DSP² au profit d'Edeis pour la gestion de l'aérogare.

Les militaires actuels n'utilisant qu'exceptionnellement les installations aéronautiques, la Sécurité Civile y a implanté sa base de bombardiers d'eau et la maintenance de ses hélicoptères. Ce trafic y est très réduit par rapport à la capacité des installations et ce n'est pas les trois avions hebdomadaires low-costs³ ni les quelques opérateurs historiques (AVDEF, SABENA-Technic) qui risqueraient de saturer cet outil remarquable.

Au-delà des contentieux liés aux subventions accordées à Ryanair, le coût d'entretien de l'aéroport est disproportionné par rapport aux bénéfices induits et pèse sur le territoire. Une légère augmentation de son usage permettrait de le passer de centre de coût à celui de centre de profit.

L'aéroport de Garons est positionné sur le plateau des Costières au sein d'une zone agricole à vocation fruitière et viticole. La concurrence européenne des fruits espagnols produits dans un environnement salarial plus favorable entraîne l'abandon progressif de ces exploitations dont la qualité a pourtant remarquablement progressé.

Des promoteurs sont à l'affût de ces terrains environnants dont la constructibilité est tributaire de la loi Barnier qui établit la distance minimum des constructions vis-à-vis des sources de bruit.

¹ Logistique des armées

² Délégation de Service public

³ Environ 220 000 passagers pour 29 539 mouvements

Evolution possible

L'autoroute A54 entre Nîmes et Arles, réalisé en 1990 anticipait sur l'intermodalité en passant à proximité immédiate des pistes de l'aéroport. Cette capacité d'intermodalité est encore plus marquée avec le passage de la voie Grande Vitesse de contournement Nîmes Montpellier qui chevauche l'autoroute au pied Nord de la piste. Cette proximité est exceptionnelle et non exploitée.

La passerelle entre le transport routier et le transport aérien est parfaitement traitée par une sortie péage Nîmes Garons, tout proche de l'aérogare mais le trafic passager y est très faible.

De nombreux débatteurs voulaient positionner la nouvelle gare TGV voyageur à proximité immédiate de l'aéroport plutôt que sur le site de Manduel où elle fut récemment⁴ implantée. Son emplacement a remporté la préférence de la SNCF grâce au croisement de la future LGV avec la ligne Tarascon-Nîmes.

Le débat est clos car la gare est construite. L'enjeu ne pouvait se porter sur le trafic passager qui est majoritairement reporté vers les aéroports de Montpellier et de Marignane. En effet, le bassin de vie de Nîmes est trop faible par rapport à celui de ses voisins et les 3 lignes actuelles sont anecdotiques.

Pour le fret, la comparaison avec les sites voisins n'est pas de même nature car l'aéroport de Montpellier rencontre des difficultés pour allonger sa piste et l'aéroport de Marseille Marignane a dû se séparer des avions de la Sécurité Civile pour cause de saturation. Le fait de ne pas mélanger fret et passagers permet de gérer plus facilement les flux.

Un autre atout plaide pour le Fret. La Ligne Grande Vitesse mixte (passagers-marchandises) passe au ras des pistes de l'aéroport. L'accès du fret au transport ferroviaire peut se faire grâce à une gare spécifiquement adaptée aux transbordements de marchandises sur TGV fret. Cette gare intègre le réseau EUROCAREX

⁴ Ouverture 12/2019