

# Nîmes un pôle multimodal d'exception



## Des qualités exemplaires

Des sites se qualifiant de pôle multimodal<sup>1</sup>, nombreux sont à la convergence de simplement deux modes de transport différent.

Nîmes dispose de 12 atouts considérables qui la placeraient parmi l'un des tout premiers hubs de France et d'Europe :

1. une accessibilité locale aux transports ferroviaires.
2. un Carrefour de 2 des 9 Corridors de fret européen.
3. une gare de ferrotage permettant de mettre les camions sur les rails.
4. un aéroport disponible pour le transit de produits à forte valeur ajoutée.
5. la seule gare Eurocarex du sud faisant entrer Nîmes dans la cour des grands.
6. un accès garanti à toutes les grandes métropoles européennes.
7. une accessibilité aux transports maritimes de Fos et de Sète
8. un éventuel accès au fluvial par le port de Laudun.
9. de prestataires de services attirés par le volume de marchandises à traiter.
10. un espace de stockage intermédiaire des marchandises en transit.
11. de ZAC interconnectées. (Grézan, Maga Porta, Oc'Via)
12. une convergence de flux sur un espace limité réduisant les ruptures de charges.

**Les infrastructures nîmoises ne sont pas obsolètes, elles sont tout simplement mal exploitées.**

---

<sup>1</sup> En France : l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (à Roissy, au nord de Paris) ; Delta 3 (à Dourges, près de Lille) ; l'aéroport Châlons-Vatry (à Vatry, près de Châlons-en-Champagne) ; le port de Port-Vendres, dans le Languedoc-Roussillon, qui est un port de commerce fruitier ; le port de Vienne Sud Salaise / Sablons, en Isère1.

Chacune des évolutions d'infrastructures évoquées, prises individuellement, favorisent l'écologie et sont autant d'atouts pour dynamiser l'économie locale, attirer des investisseurs ou accueillir des entreprises dynamiques.

- Leurs faisabilités sont acquises et leurs réalisations peuvent être menées de façon totalement indépendante ou de front pour accentuer leur impact.
- Aucun aspect du projet n'est tributaire d'un autre.
- Réunis, leurs bénéfices se cumulent et se consolident.
- Regroupées, elles constituent un fabuleux pôle multimodal.

**Les solutions existent mais ne sont pas mise en œuvre.**

## Distanciation entre les sites

Compte tenu de la variété des modes de transports proposés, toutes ces infrastructures sont particulièrement proches les unes des autres. et le périmètre du hub de Nîmes, pour ce qui concerne la liaison train/aérien, est tout à fait comparable à celui de Roissy considéré comme un pôle multimodal exemplaire.

Un projet de dédoublement du chemin des Canaux<sup>2</sup> évoqué pour la liaison Eurocarex-Garons, passerait par tous les sites évoqués. Les ZAC de Grézan, Magna Porta et Oc'Via seraient donc parfaitement interconnectées Le site d'Eurocarex est bien sûr relié à la gare de triage par la LGV mais pourrait aussi bénéficier d'une liaison secondaire par la voie Nîmes-Le Grau du Roi. La gare de triage servirait aussi bien à la recomposition des trains qu'à l'accueil de la gare de Ferroutage. L'intégration de l'aérodrome de Courbessac permet le stockage de correspondance entre tous les sites et facilite le captage des camions dès la sortie de péage Nîmes-Est évitant le mixage des flux sur le périphérique sud de Nîmes.

Pour la bonne compréhension, nous vous proposons une carte avec les différents sites en fin de ce document.

Chacune des évolutions de ces structures sont intéressantes en soi. Regroupées sur un seul site, elles peuvent donner au territoire le bénéfice d'un Pôle multimodal. Analysons les caractéristiques et les vertus d'un tel pôle et repositionnons le dans le cadre du contexte actuel.

---

<sup>2</sup> Axe Est-Ouest au Sud de Nîmes

# Concept et Vertus d'un Pôle Multimodal

## Concept

Un pôle multimodal est un lieu d'échanges où se connectent différents modes de transports en un point de convergence.

Il favorise le transit de marchandises d'un mode sur l'autre avec une rupture de charge minimisée et offre aux entreprises locales le choix de la solution de transport la mieux adaptée.



Aussi appelé hub, il est à la convergence de flux divers avec transbordement optimisé. Ce fut le succès de Singapour, de Malte et de toutes les routes commerciales.

Les géants de l'industrie moderne (aéronautique, automobile, informatique, ...) assemblent des composants provenant de la terre entière. Leurs approvisionnements sont stratégiques. Ils doivent être performants, économiques et maintenant vertueux écologiquement.

Le coût d'une expédition est lié à des services divers tels que la rapidité, le conditionnement, l'accompagnement et tous autres prestations complémentaires.

Une même marchandise peut emprunter des modes de transports différents selon son étape d'utilisation à tous les stades d'approvisionnement, de service ou de distribution.

A titre d'exemple :

- Lors d'un approvisionnement de fond de roulement, le transport le moins cher sera choisi car le besoin anticipable ne nécessite pas de transport rapide. Le transport maritime, qui peut prendre plus de 60 jours<sup>3</sup> en provenance d'Asie, répond parfaitement à cette demande.
- A contrario, le besoin d'une pièce de maintenance exigera un envoi d'urgence dont le coût et l'impact écologique ne sont pas du même niveau. On peut aller jusqu'à, en l'absence de liaisons régulières ad hoc, affréter un avion privé.
- Une large gamme de transports permet le meilleur choix selon le contexte.
- La possibilité de choisir le meilleur coût, pour chacune des situations, est un avantage concurrentiel stratégique pour les donneurs d'ordres car le poste transport est un des éléments principaux du coût de revient de leur production.

---

<sup>3</sup> De l'expéditeur au destinataire

## Vertus

Les facilités de transports sont et seront toujours un facteur de succès pour des entrepreneurs d'autant que l'économie est devenue planétaire et que les modes de transport se sont multipliés. Les commandes prises sur Internet imposent les livraisons directes

La qualité d'un Pôle multimodal se décline selon la variété des modes de transports qui y convergent, la faible rupture de charge ainsi que par le volume des marchandises qui y transitent.

Il offre donc la possibilité de recevoir ou d'expédier des colis vers ou provenant de nombreuses destinations à des vitesses différentes et à des coûts adaptés compétitifs.

Ce volume attire de nombreux prestataires qui peuvent proposer leur valeur ajoutée. Ces prestataires participent à la performance des entreprises locales qui utilisent leurs services. A titre d'exemple, le service des douanes peut y dédouaner les produits mis sous scellés avant expédition ou dès sa réception, réduisant ainsi les attentes aux frontières.

Une fédération des moyens utilisés permet d'optimiser les taux de remplissage des chacun des véhicules utilisés et donner la réponse la mieux adaptée à la demande exprimée.

La proximité d'un Hub permet d'alimenter spatialement son marché, qu'il soit au niveau local, régional, national, européen ou mondial. La présence de prestataires permet à l'entreprise de se focaliser sur son seul savoir-faire où elle excelle.

Le transport est assimilé à des nuisances environnementales. Indispensable pour maintenir notre mode de vie actuel, il vaut mieux l'optimiser et le positionner au sein du contexte actuel.

## Une mondialisation tergiversée

Outre les emplois que l'on accepte plus de voir accordés à des pays tiers, la perte de souveraineté et le manque de flexibilité de nos approvisionnements ne compensent plus l'économie faite sur la main-d'œuvre. Dépendre d'approvisionnements trop lointains a désormais ses limites dont nous avons pris conscience à nos dépens. L'impératif de relocaliser notre production, ce qui avait déjà été amorcé avant la crise, se fait de plus en plus pressant.

Bien qu'utopique, rapatrier l'intégralité de la fabrication sur notre territoire, exigera toujours de s'approvisionner en matières premières, pièces détachées ou en produits finis non disponibles en local. Le flux international de marchandise existera toujours mais va probablement prendre une forme différente.

La conscience de l'urgence écologique va croître à l'issue de ce confinement du COVID19 durant lequel le citoyen aura redécouvert que l'air peut redevenir pur. Ce n'est pas uniquement en plantant quelques arbres que le problème sera réglé.

Actuellement, l'Europe est un vaste marché alimenté en grande partie par l'Asie. Les critères de décisions vont changer. La priorité sera de produire au plus près du lieu de consommation mettant fin aux réflexes systématiques de réduction de coûts sans autres considérations stratégiques.

La Chine, consciente du caractère éphémère de son réveil, travaille depuis 2012 sur son projet de « La route de la Soie » pour optimiser ses infrastructures logistiques afin de renforcer l'inondation

de l'Europe avec sa production qui a désormais perdu de sa compétitivité originelle. Le déficit de qualité était jusqu'alors largement compensé par un écart de coût convaincant. L'augmentation du coût de la vie des salariés asiatiques réduit cet écart de compétitivité et la qualité redevient un critère discriminant au profit des fabrications occidentales.

Compte tenu des fluctuations démographiques, économiques et stratégiques planétaires, il est fort probable que, même en tenant compte d'une certaine remise en cause de la mondialisation, et, sans réaction de notre part, l'Inde qui tarde à se réveiller puis l'Afrique deviendront les prochains ateliers du monde. Ils nous fourniront les composants ou matières premières dont l'Europe aura besoin. C'est souhaitable et il est de la responsabilité des états occidentaux d'encourager une activité économique dans les pays en voie de développements pour juguler des mouvements migratoires non maitrisables.

A l'heure d'une catastrophe sanitaire sans précédent, une redistribution des cartes peut se faire dans l'économie mondiale de façon radicale.

Avoir un pôle multimodal sur son territoire permet de dynamiser son territoire. Nîmes dispose des atouts pour le faire et les événements récents permettent d'envisager une grande remise en cause de notre fonctionnement.

Les planètes sont alignées et Nîmes peut devenir un très grand pôle multimodal du sud de l'Europe.

## Profits d'un Pôle multimodal sur Nîmes

Les solutions proposées font l'objet d'une analyse sur les 3 volets essentiels que sont :

- Les emplois générés
- L'évolution du bilan carbone.
- Les investissements et financements nécessaires.

### Emplois générés

La simple remise en marche de la gare de triage permet de régénérer les 80 emplois récemment supprimés.

Pour le reste des emplois créés, nous comparons avec les Hubs de même nature tel que celui du site de Roissy dont les chiffres nous ont été fournis par la présidence de la communauté d'agglomérations du même nom.

Le trafic de marchandise qui passe à nos portes sans bénéfice pour le territoire est d'environ 100 000 tonnes par jour et dont nous subissons le trafic. En supposant que l'ensemble des équipements cités capterait le volume de 3 jours par année soit moins de 1% de ce trafic, l'objectif est alors de traiter 300 000 tonnes par an, ce qui est raisonnable.

On considère généralement que 100 000 tonnes traitées génèrent 1 000 emplois direct dont il faut doubler le chiffre si on prend en compte les emplois indirects induits.

On peut donc tabler sur la création de 3 000 emplois directs au quel nous rajoutons les 3 000 emplois indirects d'autant plus justifiés que les activités connexes décrites sont nombreuses.

L'enjeu est de taille et nous ne souhaitons pas évoquer ces 6 000 emplois envisageables dans cette hypothèse minimaliste d'autant qu'il faudrait y rajouter ceux des industriels que nous avons initialement l'intention d'attirer. Ce résultat est d'autant plus intéressant que les qualifications des emplois offerts avec celles des chômeurs locaux sont en parfaite adéquation Ce chiffre bien que validé par des experts, pour le seul projet Eurocarex, a parfois inquiété par son importance très en décalage par rapport aux volumes usuellement traités par les services économiques locaux.

## Bilan carbone

Le calcul du bilan carbone tient compte du poids transporté sur une distance déterminée. Dans notre cas nous sommes dans l'incapacité, à ce jour, de connaître la distance effectivement effectuée mais nous pouvons tabler sur le captage d'une part du trafic qui passe à nos portes ou des conteneurs qui encombrant l'Hinterland de Fos sur mer, du flux capté par le ferroutage ou celui fait par EuroCarex.

Nous nous basons sur des statistiques de l'ADEME qui apportent un ratio entre le transport routier, le ferré et l'aérien.

En captant moins de 1% du tonnage qui passe à notre porte sur les autoroutes soit 300 000 tonnes évoquées, nous pourrions éviter selon l'ADEME la consommation de 28 125 tonnes de CO<sup>2</sup>.

Notre **collaboration avec Fos sur mer**, pourrait en se contentant de capter 10% des camions qui circulent dans l'Hinterland ce qui représente 115 247 EVP soit 70 000 camions soit 63 000 tonnes de CO<sup>2</sup>

La gare de Ferroutage participera à l'effort en retirant 500 000 camions du trafic routier ce qui correspond à 450 000 tonnes de CO<sup>2</sup>. Ce serait ainsi une contribution très importante à la réduction de la pollution nationale. L'impact local au profit de Nîmes pourrait être estimé à hauteur de 10% de cette réduction 45 000 tonnes de CO<sup>2</sup>/an.

L'impact d'**Eurocarex** est encore plus flagrant car il s'agit de basculer une marchandise initialement prévue sur avion pour la faire circuler par train. Le transport aérien est 1 500 fois plus polluant que le même transport en TGV. En considérant 1 AR par jour ouvré nous économisons 47 628 tonnes de CO<sup>2</sup>/an.

Notre calcul théorique permet d'estimer que le « Phénix nîmois » permettrait d'éviter une consommation de 183 753 tonnes de CO<sup>2</sup> annuelle et ce, à flux constant.

## Les Investissements et financements nécessaires

Validé sur de nombreux aspects techniques et juridiques, cette réforme de l'économie nîmoise ne nécessite pas d'apports financiers inaccessibles mais simplement une convergence des volontés pour faire aboutir le projet. Il n'y a pas de vrai risque mais au contraire une chance de bénéficier d'un afflux de subventions européennes importantes accordées à toutes innovations structurantes qui viendraient récompenser cette synergie des décideurs du territoire.

Le financement est un poste de recherche de moyens. De nombreux aspects de ce projet, ayant une vocation de structuration du territoire, devraient bénéficier d'un financement public provenant de fonds européens, nationaux, régionaux ou locaux dont le cumul devrait couvrir une grande part des dépenses.

Analysons pour chacun des sites les possibilités qui se présentent :

### **Ferroutage :**

Le site du Boulou, bien que porté par une société de droit privé, a bénéficié d'un financement public intégral<sup>4</sup>. Pourquoi le site de Nîmes n'en bénéficierait pas ?

La plateforme Marseillaise ne pourra voir le jour. Le budget qui lui était alloué pourrait bénéficier à Nîmes d'autant que les objectifs de ces deux sites sont identiques : soulager le réseau routier du flux de camions liés à l'activité de Fos

### **Eurocarex :**

Les premiers investissements réalisés pour la gare de Liège ont été financés par l'Europe. Cela devrait être normalement le même processus pour les autres gares du réseau d'autant que les travaux nécessaires à l'aménagement du site de Nîmes sont réduits grâce à la similitude de la configuration de la base Oc'Via et de celle d'une gare de fret express. Ce type d'infrastructure se prête remarquablement bien à un Partenariat Public Privé

### **La gare de triage,**

Un décret de 2005 prévoit que la SNCF est en mesure de financer la remise en état des sites concédés aux Opérateurs Ferroviaires de Proximité<sup>5</sup> à concurrence de 8 M€. La reprise de la gare de triage a pour but initial de soulager le réseau routier de l'Hinterland de nos ports. Il est fort à parier que les régions concernées seraient motivées pour accompagner cette opération. A ce stade le montant à en attendre est bien évidemment difficile à chiffrer.

### **L'aéroport**

Le site repris par la Communauté d'Agglomérations souffre d'un déficit annuel récurrent. Chaque « touché de sol » se facture par des redevances aéroportuaires soulageant le compte d'exploitation du site repris par la Communauté d'agglomérations. Plus il y aura d'avions et plus nombreuses seront les chances d'avoir un site profitable. Pour favoriser les entrées, le site est souvent utilisé pour des séances d'entraînement impliquant de nombreux mouvements bruyants et polluants. Dans ce contexte, une convention avec les compagnies aériennes réduit la facturation à 20% du montant habituel. Faire venir des avions cargos, à 100% du tarif, serait plus rentable et moins perturbant.

### **L'aérodrome de Courbessac**

---

<sup>4</sup> Rapport 2017 de la Cour des Comptes

<sup>5</sup> [https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/sites/default/files/20140401233149\\_Guide\\_OFP\\_mars\\_2014.pdf](https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/sites/default/files/20140401233149_Guide_OFP_mars_2014.pdf)

Son statut juridique était soumis encore récemment à une concession accordée à la DGAC pour une durée de 100 ans et dont le terme est intervenu fin 2018. Son titre de propriété est à cheval entre l'Etat et la ville. Ce problème notarial, bien que complexe, doit trouver une issue qui sera d'autant plus facile à trouver aux vues des avantages apportés par le projet. Quel que soit la solution d'urbanisme retenue, son coût d'intégration dans le projet n'entraîne pas d'expropriation dont le coût grève souvent le financement. Au même titre que pour Eurocarex, il serait judicieux d'impliquer les exploitants et/ou mettre en place un Partenariat Public Privé pour prendre en charge l'aménagement du site et des voiries.

### **Foncier industriel**

L'implantation des entreprises se fera moyennant la vente des terrains aménagés par la SAT<sup>6</sup>.

Les prix pratiqués pourront être significativement plus élevés qu'actuellement à des acteurs motivés par la proximité du Pôle Multimodal suscitant une demande plus forte que l'offre.

### **Interconnexion des sites**

La liaison routière entre les sites d'Oc'Via, de l'aéroport et de la gare de Courbessac se superpose avec la perspective de dédoublement du chemin des Canaux dont le projet est actuellement en préfecture. Le soulagement des autoroutes qu'apporte l'ensemble du projet, permet de repousser ou voire même d'éviter les travaux considérables d'agrandissements de la voirie. Cela justifierait le soutien des organismes bénéficiaires de ces économies. Depuis janvier 2018, la Région, grâce à une décision de la Commission européenne, est en capacité de soutenir les entreprises qui créent ou renouvellent les embranchements ferroviaires.

Le financement de chacune de ces opérations mérite bien entendu d'être travaillé et précisé. Ce document est une première approche laisse à penser que le financement ne sera pas un point de blocage du projet.

## **La solution est réaliste financièrement et peut focaliser des subventions**

**La solution attire des entreprises et fournit des emplois.**

**L'emploi généré aide la population locale**

**Le bilan carbone est favorable.**

**Nîmes peut devenir « Le » Pôle multimodal du sud de la France.**

# **Il ne reste plus qu'à le mettre en œuvre**

---

<sup>6</sup> Société d'Aménagement des Territoires de la Ville de Nîmes