

# « Phénix nîmois »



**Promotion d'une solution économique et écologique  
rendant à Nîmes son prestige d'autrefois**

**Think Tank**

**Pour promouvoir et accompagner la mise en œuvre  
d'une plateforme multimodale de dimension européenne  
en exploitant les infrastructures existantes**

## Table des matières

<b>Préambule</b>	<b>3</b>
Démarche de notre présentation	5
<b>Pourquoi créer un ThinkTank ?</b>	<b>6</b>
<b>Les infrastructures nîmoises</b>	<b>8</b>
<b>Une Façade maritime</b>	<b>8</b>
Description	8
Evolution possible	10
<b>La gare de triage de Courbessac</b>	<b>11</b>
Situation actuelle	11
Evolution possible	12
Le Ferroutage	13
<b>L'aérodrome de Courbessac</b>	<b>15</b>
Situation actuelle	15
<b>Disponibilité foncière</b>	<b>16</b>
Situation actuelle	16
Evolution possible	17
<b>L'aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes</b>	<b>17</b>
Situation actuelle	17
Evolution possible	18
Eurocarex	19
<b>Les autoroutes</b>	<b>22</b>
Situation actuelle	22
Evolution possible	22
<b>Distanciation entre les sites</b>	<b>23</b>
<b>Concept et Vertus d'un Pôle Multimodal</b>	<b>24</b>
Concept	24
Vertus	25
Une mondialisation tergiversée	25
<b>Nîmes un pôle multimodal d'exception</b>	<b>27</b>
Des qualités exemplaires	27
<b>Le rebond économique est possible</b>	<b>29</b>
<b>Profits d'un Pôle multimodal sur Nîmes</b>	<b>30</b>
Emplois générés	30
Bilan carbone	31
Les Investissements et financements nécessaires	32
<b>Création de « Phénix Nîmois »</b>	<b>34</b>
<b>Mission</b>	<b>34</b>
<b>Statut juridique</b>	<b>35</b>
<b>Recrutement des adhérents</b>	<b>35</b>

<b>Sujets complémentaires</b>	<b>36</b>
La logistique urbaine	36
La boucle ferroviaire	37
Economie participative	37
<b>Urgence à agir</b>	<b>38</b>
<b><i>Remerciement et invitation</i></b>	<b>39</b>
<b><i>Annexes</i></b>	<b>40</b>
<b>Mieux connaître Nîmes</b>	<b>40</b>
Un peu d'histoire	40
Nîmes en chiffres :	41

# Préambule

Pourquoi créer le Think tank « **Phénix Nîmois** » ?

La catastrophe sanitaire a provoqué une **crise économique** majeure, une fragilité de notre **indépendance nationale** et une prise de conscience **écologique**.

Sur Nîmes, il est possible de travailler simultanément sur ces trois sujets. Des solutions ont été élaborées et validées par de nombreux experts. Elles entraînent une bonne exploitation des infrastructures existantes, sous utilisées ou même abandonnées, bien qu'encore opérationnelles.

Nîmes, 3<sup>ème</sup> ville d'Occitanie, dispose sur son territoire d'un aéroport avec des lignes voyageurs et la présence de la sécurité civile, d'une ligne ferroviaire à grande vitesse mixte (voyageurs, fret) ; de deux autoroutes (A9 & A54) ; d'une gare de triage opérationnelle, située à l'intersection de deux des neufs corridors de fret européens ; de deux gares de voyageurs, l'une en centre-ville et la nouvelle sur Manduel.

Un élargissement du cadre du territoire laisse envisager une collaboration avec **Fos sur mer** et **Sète**. Les infrastructures nîmoises permettent de traiter de façon écologique le pré/post acheminement des marchandises transitant par nos ports. Les conteneurs pourront enfin retrouver l'acheminement ferré car, faute de gare de triage, ils sont actuellement acheminés par camions. Ils saturent ainsi les axes routiers et génèrent pollutions sonores et environnementales dans un contexte rendu accidentogène.

Des disponibilités foncières offrent un espace de transit idéal pour un Hub de marchandise.

Il est possible sur Nîmes de faire transiter le fret aérien vers des trains express. **Eurocarex**, organisation internationale créée par les plus grands acteurs du transport mondial a choisi Nîmes pour devenir la seule gare de ce type sur le sud de la France.

Positionnée sur le seul axe de **ferrouitage** français, Nîmes peut saisir les opportunités qui s'offrent à elle pour héberger une station de ferrouitage dont l'emplacement est idéal.

L'ensemble de ces atouts que nous développerons permettent de créer **un pôle multimodal** d'exception permettant d'attirer les entreprises vertueuses. Ces sociétés en pleine expansion sont spécialisées dans l'assemblage d'éléments construits ailleurs. Flexibles et réactives elles composent et personnalisent les produits destinés au bassin de consommation européen. La performance, le coût et la largeur de gamme des transports disponibles sont pour ces sociétés, un critère d'implantation prioritaire. Pourvoyeur d'emplois, d'activité et de fiscalité, ce nouveau tissu industriel répond parfaitement à nos souhaits de reconquête de notre autonomie nationale.

Oui ce projet prend à contrepied les choix à court terme liés aux calendriers électoraux. Il doit être porté par de nombreux élus et responsables visionnaires à rencontrer et convaincre.

Pour ce faire, il faut mettre en œuvre une stratégie de promotion qui nécessite le soutien d'une équipe coordonnée. La complémentarité des compétences, le partage de carnets d'adresses, la mise à disposition de tribunes, l'échange sur les solutions potentielles sont autant d'actions qui peuvent s'exprimer autour du Think Tank : le « **Phénix nîmois** ».

Totalement désintéressé, il doit réunir des acteurs de tous bords qui partagent la volonté de collaborer sur le développement de notre territoire et la mutation écologique. Il est possible de faire d'une pierre trois coups en redonnant une **dynamique commerciale** à notre cité en attirant des entreprises participant à **notre autonomie nationale** tout en **optimisant l'écologie**.

**Vous êtes destinataire de ce dossier** dont le but est de vous informer de son avancée, en souhaitant vous accueillir pour faire vivre le « Phénix Nîmois » car les cendres du passé encore chaudes n’attendent que vous, pour laisser place à la renaissance de Nîmes.



**Venez innover avec nous !**

## Démarche de notre présentation

Analysons l'intérêt et l'objet de créer ce ThinkTank

Détaillons la nature et l'origine des infrastructures nîmoises et les opportunités de leurs évolutions.

Développons le principe du pôle multimodal. Son intérêt intrinsèque et les retombées sur l'environnement économique.

Constatons que Nîmes dispose de toutes les qualités nécessaires pour devenir un des plus grands pôles multimodaux du sud de l'Europe.

Développons la nature plus précise de ce ThinkTank qui doit servir à faire la promotion de cette possibilité pour favoriser sa concrétisation.



## *Pourquoi créer un ThinkTank ?*

Depuis 2009, un très gros travail d'étude a été mené sur des solutions potentielles de redynamisation de l'économie nîmoise au sein de laquelle nos sociétés de conseils aux entreprises souffraient par manque d'acteurs à conseiller.

Notre approche s'est bien entendu nourrie de la complémentarité des trois démarches que sont le **respect de l'environnement**, associée à **la création de richesses** et au rapatriement de notre capacité de **production en local**.

Fort heureusement, c'est en voulant amener de l'activité sur Nîmes que nous favorisons les transports vertueux et c'est en voulant optimiser les transports les plus doux que nous faciliterons l'implantations d'entreprises de services nouvelles et dynamiques.

Nous avons rencontré les spécialistes du domaine, les experts ont approuvé notre démarche et l'ont estimée réaliste. Nous avons exposé le concept à de nombreux auditoires passionnés, Nos échanges avec les élus, candidats et responsables furent chaleureux et enthousiastes mais furent sans suite donnée.

Le projet a été porté par un mouvement citoyen TPNA (Tous pour Notre Avenir). L'engagement remarquable de tous les membres de cette association s'est malheureusement dilué du fait de la politisation progressive de l'enjeu. Son porte-parole injustement étiqueté sur ses anciennes convictions n'a pourtant pas ménagé sa peine pour défendre le projet et aider à rencontrer beaucoup de décideurs. TPNA dont une partie du projet de plateforme bénéficiait d'une place prépondérante de son programme avait, durant la campagne municipale de 2014, obtenu près de 10% des suffrages.

Le chemin parcouru par un petit groupe de personnes est déjà particulièrement satisfaisant. D'autant qu'individuellement, nous souffrons d'un déficit de représentativité. En parlant en notre nom propre, nous sommes perçus soit comme des affairistes si nous sommes en activité soit comme des fous désintéressés si nous sommes à la retraite.

Nos différentes démarches ont intéressé, souvent convaincu mais n'ont pas fait l'objet de réelle mise en œuvre.

Pris individuellement, les interlocuteurs (plus d'une cinquantaine) que nous avons rencontrés, tous aux plus hauts niveaux, ont tous été convaincus du bien-fondé de nos propositions.

Nos hypothèses de travail ont d'abord surpris, puis l'étonnement passé, ont suscité l'intérêt.

Nous n'avons pas encore rencontré d'objection majeure malgré la diversité de nos interlocuteurs.

Le processus politique est tel qu'un seul de ses membres ne peut mettre en œuvre un tel projet. Pour aboutir, il faut réussir à convaincre simultanément l'ensemble des acteurs concernés. Les mandats étant décalés selon l'instance, la fenêtre de tir est assez étroite.

La Loi NOTRe rétablissant théoriquement les prérogatives des différentes institutions telles que l'Etat, la Région, le Département, les Pays<sup>1</sup>, les chambres consulaires, la Communauté d'agglomérations ou la Ville n'a pas réellement réduit le nombre d'interlocuteurs. Il faut les rencontrer et les convaincre du bien-fondé de notre solution. Les mandats se superposant en décalé, il est très difficile d'obtenir le consensus simultané. Il n'existe malheureusement pas de tribune permettant de s'adresser à tous en même temps.

---

<sup>1</sup> Découpe administrative par territoire entre département et agglomérations

Ce ne sont pas les politiques qui représentent un obstacle mais le processus de décision que l'on doit mettre en œuvre pour une telle réforme.

L'économiste se projette sur le long terme alors que l'homme politique est contraint de le faire sur la seule durée d'un mandat.

La réforme de nos infrastructures ne rentre plus, pour eux, dans leurs attributions alors qu'ils sont perçus par l'Etat, le Département, la Région et les grands opérateurs, comme les promoteurs de leur cité. La décentralisation qui devient une réalité au niveau politique ne l'est pas encore au niveau des opérateurs nationaux. L'est-elle au sein des ministères dont l'accessibilité est très difficile ? De par sa nature structurelle, le sujet implique un soutien européen ce qui complique encore la vision d'ensemble.

La démocratie à laquelle nous sommes attachés nous pénalise face aux régimes autoritaires qui se dispensent de ces croisades d'influence.

Doit-on y renoncer pour autant ?

Il serait dommage de passer à côté de bénéfices aussi flagrants

**L'objectif n'est pas de se substituer aux politiques ou aux responsables des opérateurs concernés, mais de leur permettre d'apporter leur soutien effectif sans prendre en compte les contingences politiques ou hiérarchiques qui les contraignent.**

**Pour ce faire il est nécessaire de structurer et enrichir notre démarche en créant ce Think Tank que nous appellons**

## « Phénix Nîmois »

Avant d'aller plus loin dans la description précise de ce Think Tank, dévoilons le projet de mutation de ces infrastructures nîmoises.



# Les infrastructures nîmoises

Le territoire dispose des infrastructures idéales pour offrir cette performance de transport recherchée mais a semble-t-il renoncé à les valoriser. Elles existent mais ont été soit abandonnées soit mal exploitées.

Leurs remises en fonction semblent utopiques, en dépit des énormes investissements qu'elles avaient nécessités.

Leur abandon n'est pas dû à leur vétusté mais à leur inadéquation à un contexte qui a évolué au gré des critères de gestion de leurs exploitants.

Les volumes traités ont été réduits pour des raisons exogènes et l'outil a été tout simplement abandonné sans recherche de volume de substitution qui aurait permis leur survie. Nos infrastructures sont vouées à devenir des friches.

En phase de déclin, il est difficile d'être sensible à des concepts qui sortent du cadre.

Une étude nous prouve qu'il est possible de redonner vie à ces outils rares et même d'en créer d'autres en saisissant certaines opportunités qui se présentent.

Les grands axes de communications qui ont fait de Nîmes un grand carrefour sont désormais à saturation ou non utilisés.

Les Nîmois regardent « passer les trains » sans en avoir le moindre bénéfice. La ville se comporte comme si elle était positionnée sur les rives d'un fleuve majestueux sans avoir la possibilité d'y extraire de l'eau, sans pouvoir y naviguer, ni capter son énergie alors que ce cours d'eau génère néanmoins des pollutions sonores et environnementales et devient source d'accidentologie croissante.

**Décrivons objectivement les infrastructures principales de notre territoire et les évolutions rendues possibles en saisissant les opportunités qui se présentent à nous si l'on accepte d'élargir le cadre de nos préjugés.**

## Une Façade maritime

### Description

Votre étonnement est compréhensible à l'évocation d'une façade maritime pour un territoire situé à 45 kms de la première mer. C'est en prenant de la hauteur que nous pouvons reconsidérer notre relation à la Méditerranée comme essentielle.

Sète se situe comme nous en Occitanie et Fos sur mer, est à équidistance entre Nîmes et Marseille.

Plus de 70% des importations françaises passent par le transport maritime.

Pour répondre à cette demande, Fos sur mer et Sète se sont dotés d'équipements tels qu'ils peuvent accueillir des bateaux de plus en plus gros. Fos sur mer vient de faire l'acquisition de la plus grande grue du monde pour accueillir les bateaux de dernière génération pouvant transporter plus de 23 000 conteneurs EVP<sup>2</sup>.

Charger ou décharger des navires ne suffit pas. Il faut pouvoir acheminer les marchandises dans l'arrière-pays que l'on appelle **l'Hinterland**. Plus sa dimension est grande et plus le nombre de destinataires ou chargeurs sera grand.



Même si l'acheminement maritime brille plus par son faible coût que par sa rapidité, il est de la responsabilité du port d'optimiser la qualité de desserte de son Hinterland.

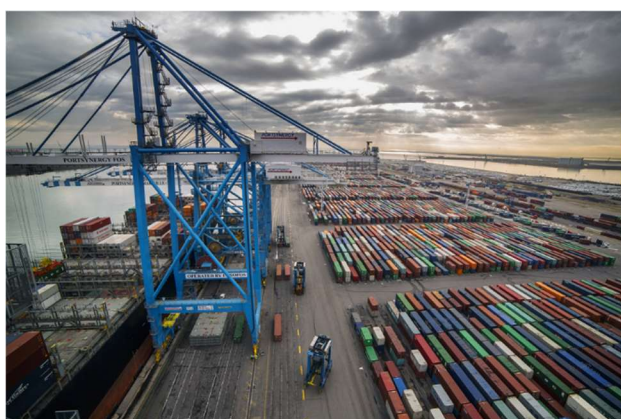
Manquant de solutions via transports ferrés, les conteneurs sont acheminés, à l'expédition ou à la réception, par transports routiers qui polluent mais surtout saturent les axes routiers et autoroutiers.

Cette saturation forcée ne permet pas aux ports de fonctionner à plein régime.



A l'heure où les ports concurrents souffrent (Barcelone avec l'indépendance de la Catalogne, Gènes avec la défaillance importante de son accès routier), nos ports ne pourront, à court terme, accueillir plus de navires par engorgement des voies d'accès à leur Hinterland. En 2018, le volume de conteneurs était de 1 386 072 EVP<sup>3</sup> en accroissement de 2% par rapport à 2017. Le pré ou post acheminement massifié<sup>4</sup> bien qu'en forte progression ne représente que 223 600 EVP ce qui laisse au réseau routier 1 162 472 EVP ce qui est considérable. Même si les tracteurs pourraient être en mesure de transporter jusqu'à 4 conteneurs 20 pieds, ceci représente au moins 500 000

camions<sup>5</sup> en plus de tout le flux non conteneurisé qui concerne le vrac, l'acheminement des voitures ou les hydrocarbures. La part du trafic induit par le port de Fos-Marseille est tel qu'il auto sature ses voies d'acheminement. A ce flux on peut rajouter celui de Sète de 70 000 EVP qui est certes plus modeste mais en pleine croissance.



Fos sur mer et Sète, ne disposent pas des outils suffisant pour la composition des trains aux nouveaux formats exigés par les opérateurs ferroviaires (Grande longueur, mono client, mono destination). Contraints et forcés, ils font transiter la majorité des conteneurs par camions sur un réseau routier incapable d'absorber ce flux supplémentaire.

La mise à disposition d'une gare de triage permettrait de faire basculer le trafic routier concerné, vers les rails. Au-delà du bénéfice écologique considérable, cette opération permet

<sup>2</sup> Equivalent conteneurs de 20 pieds

<sup>3</sup> Equivalent 20 pieds

<sup>4</sup> Cheminement utilisant au moins une fois fleuve et/ou rail

<sup>5</sup> Intégration des retours camions

de redonner de la fluidité aux axes autoroutiers libérés en évitant les embouteillages, causes de pertes de productivité, d'accidents et de pollutions.

Même si le camion facilite la livraison du dernier kilomètre, il pollue 6 fois plus qu'en transport combiné et est 15% plus cher. Compte tenu du volume, la marge de progrès est considérable.

### Evolution possible

Il est possible d'augmenter la capacité d'accueil de ces ports en faisant transiter une partie de ces conteneurs sur des trains pour Nîmes où ils seront triés avant d'être acheminés vers leur destination finale.

La manœuvre consiste à utiliser la gare de triage de Courbessac pour recomposer les trains au format exigé.

De même, les conteneurs destinés à être expédiés par voie maritime peuvent converger vers Nîmes par des modes de transports divers avant d'être regroupés pour composer le ou les trains qui se rendront sur le dock pour chargement immédiat sur le navire. Malgré un transbordement supplémentaire, la rupture de charge est réduite grâce au positionnement du train sous la grue de chargement.

Cette hypothèse de travail a été présentée aux responsables du port de Fos qui y voient un réel intérêt. L'idée n'est pas tout à fait originale car Fos sur mer opère déjà avec la gare de Miramas actuellement saturée.

Fos sur mer se repose sur 3 sites en appui. Distriport ou Feuillane (Ikéa, Maisons du Monde) qui sont intégrées au port, Miramas comme vu ci-dessus, et Saint Martin de Crau. Ces derniers ont un rôle de logistique de stockage tampon avant redistribution progressive vers les lieux de consommation sans plus-value apportée. Cela entraîne une occupation foncière gigantesque, une forte imperméabilisation des sols avec une faible génération d'emplois. Saint Martin de Crau, adossé à l'A54 et à la voie ferrée ne savait pas comment exploiter une plaine stérile. En créant cette zone logistique majeur, la mairie a atteint son but d'attirer de l'activité dans sa commune. Cependant, la disproportion entre la taille de la zone et celle du village entraîne une difficulté de recrutement qui devient problématique.

Le marché des transporteurs maritimes est assez concurrentiel et les marges réduites.

Pour capter plus de chargeurs, les armateurs se sont vus engagés dans une course à la réduction du temps de trajet en appliquant à leurs bateaux un régime à marche forcée entraînant un coût écologique et pétrolier majoré.

A contrario, le Président Emmanuel Macron a proposé au G7 du mois d'Août dernier une diminution de la vitesse de tous les navires. Cette réduction de 10% de la vitesse du cargo entraîne une baisse de la consommation de carburant mais surtout des émissions de gaz à effet de serre de 13%. La mise en place de cette mesure nécessite le consensus de tous les acteurs du secteur.

Au lieu d'épuiser la planète dans cette lutte mortifère, nous avons esquissé un rapprochement avec CMA-CGM<sup>6</sup>, dont la communication porte sur ses efforts pour la réduction de son empreinte carbone<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> le plus important armateur français basé à Marseille

<sup>7</sup><https://www.cmacgm-group.com/fr/nos-engagements/environnement>

Nous sommes convaincus que ce grand armateur préférerait se différencier autrement en proposant des prestations complémentaires, rendues possibles par la mise en œuvre d'un projet tel que le « Phenix nîmois », pour.

Nous évoquons les prestations logistiques, les réductions de ruptures de charges, le dédouanement des marchandises en pré ou post acheminement, la réparation des conteneurs ou des wagons ou tout autres besoins qu'il resterait à identifier conjointement. Ces services seraient rendus possibles par des opérateurs sur un espace dédié nîmois plutôt que dans l'enceinte du port.

Est-il normal et surtout écologique qu'une forte proportion des marchandises consommées dans le Sud soit acheminée par les ports de Rotterdam ou Anvers alors qu'elles sont passées au large de nos côtes ? La durée de transit en est rallongée d'au moins 5 jours. C'est une ineptie économique et écologique. Ces prestations logistiques peuvent et doivent être traitées par nos ports Méditerranéens.

En prélevant 10%<sup>8</sup> du volume transitant par Fos sur mer, soit environ 50 000 camions, Nîmes bénéficierait, de fait, du traitement de 480 000 tonnes.

L'opération évite la consommation de 45 000 tonnes de CO<sup>2</sup>. Et Nîmes atteindrait le volume de transit faisant d'elle un pôle multimodal

## La gare de triage de Courbessac

### Situation actuelle

La gare de triage de Courbessac est devenue, depuis sa fermeture officielle en octobre 2018, une vaste friche abandonnée au sein des faubourgs de la ville. Encore entretenue à ce jour, son équipement peut aisément redevenir opérationnel mais son usage n'est plus conforme aux impératifs de la SNCF et de ses concurrents actuels.

L'opérateur ferroviaire français a réduit son activité Fret à 10% de celle qu'elle avait durant les années 2000. Ceci est la conséquence d'une volonté commerciale de prioriser les « trains longue distance, grande longueur et surtout mono-client » qui sont beaucoup plus rentables. Le triage de convois hétérogènes, objet d'une telle installation, n'a plus lieu d'être. Le volume de fret délaissé se trouve désormais traité, majoritairement par Géodis, filiale routière de la SNCF. Le transport routier, beaucoup plus facile à mettre en œuvre que le train dans les liaisons point à point, sature les routes et autoroutes responsable de 30% de la pollution de l'air.



L'Allemagne, réputée par son souci de productivité a, durant la même période, multiplié par 10 le volume de son fret ferroviaire pour répondre à ses convictions écologiques.

<sup>8</sup> 120 000 EVP



L'ouverture à la concurrence imposée par l'Europe ne permet pas, dans l'immédiat, de relancer significativement le volume traité. Les postulants rencontrent encore des contraintes comme notamment celle de solliciter les sillons<sup>9</sup> ou louer du matériel spécifique au réseau français à leur propre concurrent.

Nîmes est au carrefour de 2 des 9 corridors de fret européens sans pouvoir y insérer ou recevoir de la marchandise. Le trafic y est dense et parfois dangereux. La ligne LGV de contournement mixte (TGV et fret) est sous utilisée pour des raisons de tarifs de péage élevés. Cet état de fait entraîne le maintien de traversée de Nîmes, source de nuisances sonores et de potentiels désordres écologiques ou risques sanitaires en cas d'incidents. Les trains passent à nos portes mais n'apportent aucun bénéfice tangible au territoire. Retrouver l'opérationnalité de cette gare de triage permettrait de redonner les 80 emplois qu'utilisait la gare, à une ville qui en a besoin et soulagerait le trafic autoroutier en favorisant le transit des marchandises de la route vers un mode de transport beaucoup plus écologique.

Les installations ont été délaissées en état de marche et l'entretien élémentaire y est encore assuré à l'économie. Néanmoins, des actes de vandalisme y sont déjà perpétrés et les vieux wagons de la liaison Le Boulou-Rungis y sont entreposés sans perspectives de reconversion au même titre que les vieux TER inutilisables et tagués.



Laissée à l'abandon, cette gare va être reconquise par une nature non maîtrisée sans avoir été déséquipée. Compte tenu de l'évolution de la réglementation, il est à craindre, que ce quartier soit considéré comme étant un site pollué, comme nous l'avons vécu avec le triangle de la gare, perspectives de tensions pour régulariser cette situation.

## Evolution possible

Monsieur Jean-Pierre FARENDON, nouveau patron de la SNCF déplore durant un interview du 28 Février 2020<sup>10</sup> que le transport ferroviaire de Fret ne représente en France, que 9% du marché alors qu'il est de 30% en Autriche. Rejoint par ses concurrents, il appuie le plan **4F** : "fret ferroviaire français du futur". L'objectif est de doubler la part de marché du rail d'ici 2030, notamment en favorisant le transfert modal et l'approvisionnement des ports.

Convaincre la SNCF de réactiver cette gare et de gérer ce trafic se fait au travers d'un **Opérateur Ferroviaire de Proximité**<sup>11</sup>. Cette option a été mise en place pour assurer le **convoi journalier**<sup>12</sup> des bouteilles de Perrier produites à Vergèze pour rejoindre Fos sur Mer via Courbessac. C'est ainsi que Perrier inonde<sup>13</sup> le monde entier de sa boisson célèbre sans saturer le trafic routier. C'est l'OFP Regiorail qui assure la prestation de transport.

Cette solution mise en œuvre dans un excellent esprit de collaboration, sur ce sujet, entre la Région et la SNCF conforte la crédibilité technique et juridique de cette hypothèse.

La gare de triage peut stocker les wagons en provenance ou à destination des ports. Les trains y sont recomposés selon les programmations définies à l'avance. Elle reprend sa vocation d'origine

<sup>9</sup> Autorisations de circulations et péages

<sup>10</sup> [https://www.lantenne.com/Les-acteurs-du-fret-ferroviaire-veulent-faire-front-commun\\_a51550.html](https://www.lantenne.com/Les-acteurs-du-fret-ferroviaire-veulent-faire-front-commun_a51550.html)

<sup>11</sup> Solution encouragée par le gouvernement depuis 2013

<sup>12</sup> <https://ecomnews.fr/article/Perrierremet-gaz-transport-ferroviaire>

<sup>13</sup> (13 500 conteneurs/an évitant ainsi 27 000 allers retours de camions/an)

et permet de soulager le réseau routier et d'optimiser la vascularisation des hinterlands respectifs des ports de façon beaucoup plus vertueuse.

Les voies du Nord-Ouest de la gare de triage sont parfaitement adaptées pour accueillir le relais de Ferroutage qui sera évoqué ultérieurement.

## Le Ferroutage

En développant les potentiels de développements ferrés, l'émergence du Ferroutage sur le territoire nîmois paraît inéluctable

Une autoroute ferroviaire ou ferroutage est un service de transport combiné entre la route et le rail, permettant à des chargeurs de faire transporter leurs camions sur des wagons spécifiquement conçus à cet effet, pour des trajets de transit. Afin d'inciter les transporteurs routiers à consentir à cette rupture de charge, l'autoroute ferroviaire utilise un système d'embarquement et de débarquement par roulage, simple et rapide pour l'utilisateur, et offre un cadencement des départs et des arrivées tout au long de la journée. Elle accueille soit le camion entier (semi-remorque et son tracteur, le chauffeur prenant place dans une navette d'accompagnement), soit la semi-remorque non accompagnée, tractée sur le wagon par roulage



Il s'agit d'une formule à la fois souple et fiable pour un client ayant des volumes à traiter ne relevant pas de la compétence du train complet et désirant une relation de porte à porte.

Adopter cette solution, concurrentielle pour des distances supérieures à 500 km, limite l'accidentologie des autoroutes qu'elle désengorge, réduit la production de carbone tout en optimisant le coût salarial du chauffeur.

Particulièrement bien pratiquée en Suisse, cette pratique y est imposée à tous véhicules souhaitant traverser le pays. L'absorption du trafic poids lourd y est de l'ordre de 40%.

Ce succès est plus difficilement applicable de façon réglementaire en France, du fait de la législation de libre circulation Européenne mais une prise de conscience écologique peut à tout moment remanier les cartes.



Le transport ferroviaire de semi-remorques assurait, en 2015, 15 % du transport combiné français, soit un pourcentage proche du taux européen de 18 %. Néanmoins, ce transport combiné ne représentait que 4,1 % du volume total du fret ferroviaire français, qui lui-même ne constituait que 10,6 % du transport terrestre de marchandises. Le transport routier, quant à lui, continuait à assurer 87,1 % du transport de marchandises.

Nîmes est sur le parcours de la principale voie de ferroutage Française. La liaison le Boulou-Bettembourg (Luxembourg) se superpose avec celle de Calais mais doit aussi s'étendre vers Barcelone ou Turin.

Actuellement l'AFPL génère sur les deux axes Le Boulou 40 000 passages par an de trains de 850 m et de 2 300 tonnes ce qui représente 630 000 unités par an. Le trafic représente donc 6 % de l'ensemble du trafic de poids lourds sur cet axe.

L'AFPL<sup>14</sup> est gérée par la société Lorry Rail, société de droit luxembourgeois dont les 3 associés sont la SNCF, son homologue luxembourgeoise CFL et le constructeur français des wagons spécifiques Modalohr.

Le projet prévoit par ailleurs une extension vers l'Italie dès la fin de la construction du tunnel Mont Cenis (2020), la ligne offrant à hauteur d'Ambérieu-en-Bugey une connexion vers Orbassano, utilisant un tracé commun à celui de l'autoroute ferroviaire alpine.

Le seul relais méridional intermédiaire actuel est au sud d'Avignon dans la zone de Courtine dont l'emplacement de la gare a été choisi en perspective de la mise en œuvre d'un barreau routier « La Leo » entre l'A7 et l'A9 qui ne verra probablement jamais le jour. L'accessibilité des camions y étant difficile, cette gare ne répond plus aux objectifs initiaux.

Un « **appel à manifestation d'intérêt** »<sup>15</sup> du ministère des transports, lancé en Avril 2018, destiné aux acteurs géographiques et exploitants, pour la création d'une gare supplémentaire, n'a jamais reçu d'écho.

Nîmes dispose pourtant d'un site technique idéal à proximité immédiate de la sortie autoroutière Nîmes Est. Le temps de conduite est, pour le transport routier, un paramètre stratégique. L'emplacement de Nîmes permet aux chauffeurs d'allier pause et étapes conformes à la législation. La liaison entre la gare de chargement et l'autoroute serait, grâce à la traversée du site de l'aérodrome exceptionnellement courte en évitant toute surcharge de la voirie actuelle.

Par ailleurs, il était prévu d'intégrer la ville de Marseille dans le circuit du Ferroustage en liaison avec la station d'Avignon.<sup>16</sup> Cela n'a pu se réaliser pour les mêmes raisons qui ont fait qu'Eurocarex a écarté la Cité phocéenne au profit de Nîmes.

Faut-il encore que Nîmes affiche son intérêt pour accueillir cette nouvelle gare !

Pour recevoir le Ferroustage, Nîmes bénéficie de 2 opportunités à saisir : Le soulagement ou remplacement du site d'Avignon dont le fonctionnement n'est pas satisfaisant et/ou la récupération du projet Marseillais qui n'a pu se réaliser.

Ce réseau devait être capable de fournir une alternative performante aux transports routiers de longue distance, notamment pour des trajets de transit. L'objectif initial était de transporter 500 000 camions, soit une économie annuelle de 45 000 tonnes de CO<sup>2</sup>.

Le ferroustage, en France, a souffert d'un déficit de notoriété à cause de ses débuts difficiles. Ces problèmes de jeunesse étant désormais résolus, son activité peut maintenant se développer efficacement.

La nouvelle direction de la SNCF veut remettre l'église au milieu du village. Elle souhaite que le Fret reprenne sa place et ne soit plus l'enfant pauvre du transport ferroviaire.

---

<sup>14</sup> Autoroute Ferroviaire Poids Lourds

<sup>15</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/france-et-lespaigne-lancent-appel-manifestation-dinterets-sur-services-dautoroute-ferroviaire-sur>

<sup>16</sup> La SNCF, intervenant via sa holding TLP, a signé le 12 janvier 2011 avec le grand port maritime de Marseille, la société Louis Dreyfus Armateurs et le fonds d'investissement OptiCapital, un protocole d'accord visant à mettre en service une autoroute ferroviaire entre le port de Marseille et Avignon, où elle se raccorderait à l'axe utilisé par l'AFPL.



# L'aérodrome de Courbessac

## Situation actuelle



L'aérodrome de Courbessac consomme un vaste espace foncier dont la concession accordée à la DGAC<sup>17</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.

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.

---

<sup>17</sup> Direction Général de l'Aviation Civile

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.

## 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> régiment du Train<sup>18</sup>, 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 DSP<sup>19</sup> 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

---

<sup>18</sup> Logistique des armées

<sup>19</sup> Délégation de Service public

hebdomadaires low-costs<sup>20</sup> 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.

### 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 récemment<sup>21</sup> 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

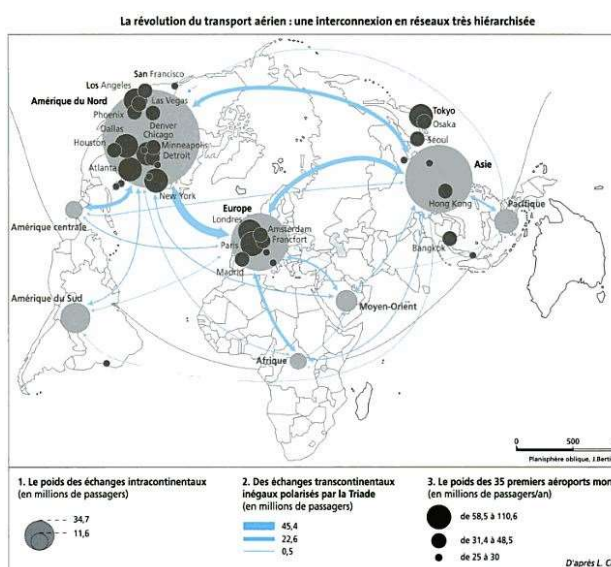
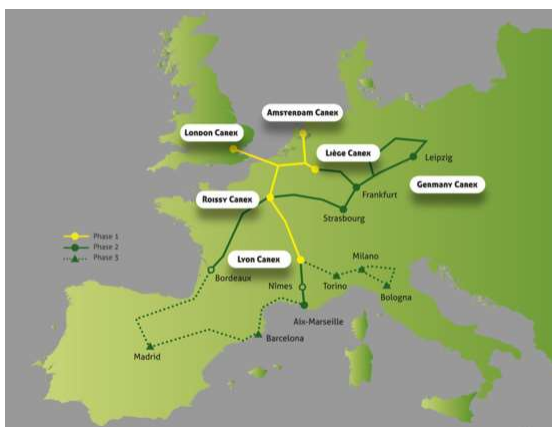
---

<sup>20</sup> Environ 220 000 passagers pour 29 539 mouvements

<sup>21</sup> Ouverture 12/2019



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'aérien<sup>23</sup>, 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 CIBLEX<sup>24</sup>, réussi à mettre en relation la Communauté



<sup>22</sup> <https://www.objectifgard.com/2014/11/04/euro-carex-nimes-metropole-veut-accueillir-une-plateforme-de-fret-ferroviaire/>

<sup>23</sup> 1 500 fois

<sup>24</sup> 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'ADP<sup>25</sup> 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)<sup>26</sup>



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.



<sup>25</sup> Aéroports de Paris

<sup>26</sup> <https://www.ville-rail-transport.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 délaissés<sup>27</sup> 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 Canaux<sup>28</sup>.

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.

---

<sup>27</sup> Foncier acheté et non exploité

<sup>28</sup> Axe Est-Ouest au Sud de Nîmes



## Les autoroutes

### Situation actuelle

Être positionnée au carrefour des autoroutes A9 et A54 ne donne plus à Nîmes un avantage stratégique car ces autoroutes sont au bord de l'asphyxie. La fréquentation de ces deux autoroutes est respectivement, en nombre de véhicules/jour de 41 127 pour l'A54 avec une forte progression annuelle et de 62 937 pour l'A9.



Près de 80 % des marchandises transportées en Europe transitent par voie routière, le nombre de camions en circulation devrait augmenter de 40% dans cinq ans.

Diesel bon marché, dumping sur les salaires des chauffeurs, explosion des commandes sur Internet, production et livraison à flux tendu, facilité d'organisation de transport en points à points sont bien sûr la raison de ce choix suicidaire.

Leur saturation est essentiellement due au flux traversier des camions.

L'A 9 est l'une des autoroutes les plus accidentogènes.

Le trafic poids lourd était en progression de 4.3% en 2017 par rapport à l'année précédente. Le flux moyen sur l'axe Lyon-Marseille est de l'ordre de 100 000 Tonnes par jour pour 75 871 v/j pour des camions dont la charge utile maximum ne dépasse pas 25 Tonnes. Ce constat s'aggrave du fait que le taux moyen de remplissage des camions est inférieur à 40%.

Le flux est en croissance continue. De quelle solution disposerons-nous en cas de blocage de plus en plus récurrents ? Agrandir une autoroute engendre des perturbations importantes sur un trafic déjà saturé et est souvent incompatible avec les exigences écologiques (biodiversité, imperméabilisation des sols)

Devra-t-on réagir quand il n'y aura plus de place à la moindre évolution avant thrombose ?

### Evolution possible

Délestés de cette surcharge de flux de marchandises, l'usage qui pourra être fait de ces autoroutes peut être plus sécurisé, moins polluants et plus pratique.

Le déroutement des conteneurs venant de Fos sur mer et de Sète, associé aux actions induites du Ferroutage, ponctionnent une part des camions composant le trafic autoroutier actuel.

Le Pôle multimodal optimise le remplissage des camions et réduit donc le nombre de véhicules circulant. Actuellement, le sud de l'Europe consomme des produits qui proviennent majoritairement

du Nord. Les camions ayant descendu la marchandise remontent souvent à vide. L'une des vertus de ce projet est de pouvoir rééquilibrer les flux Nord Sud.

Même si le fait de détourner une part de trafic très faible peut sembler anecdotique, cela peut éviter la saturation définitive. Nous avons pu mesurer récemment le coût financier et écologique du dédoublement de l'A9 au Sud de Montpellier. Au-delà de la gêne occasionnée à la circulation qui s'est étalée sur une longue période, la réalisation de cette extension n'est pas systématiquement réalisable compte tenu de l'urbanisation galopante de notre région. Par ailleurs il semble raisonnable de ne pas favoriser le flux croissant de trafic autoroutier car une prise de conscience écologique, telle que cette étude, devrait changer les mentalités à moyen terme. La mise en pratique des préconisations décrites permet d'absorber le pic du débit circulant.

Cet allègement du trafic redonnera sa place aux véhicules légers qui devraient devenir de plus en plus vertueux. On ne peut pas se permettre d'attendre que les camions soient autonomes ou fonctionnent à piles à combustibles ou encore se déplacent en convois automatisés. Il sera alors trop tard.

**L'objectif n'est donc pas de moins utiliser les autoroutes mais de les utiliser mieux.**

## 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>29</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>29</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>30</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>30</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 maîtrisables.

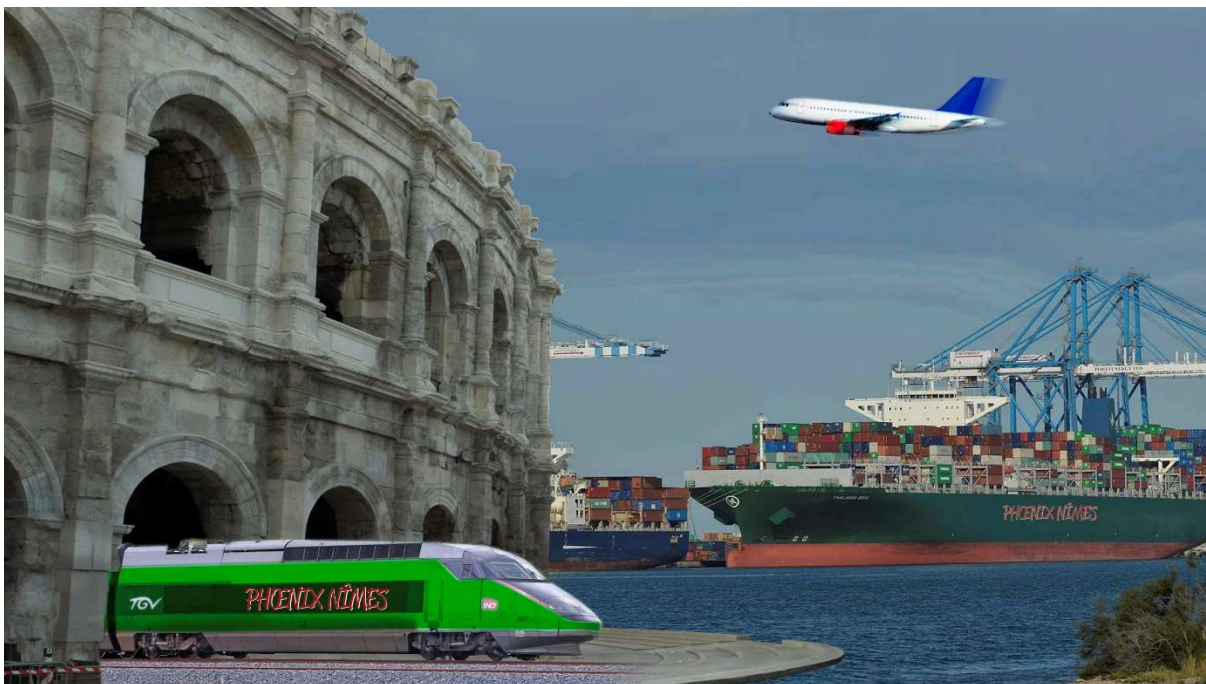
A l'heure d'une catastrophe sanitaire sans précédent, une redistribution des cartes peut se faire dans l'économie mondiale de façon radicale.

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.



## Nîmes un pôle multimodal d'exception



### Des qualités exemplaires

Des sites se qualifiant de pôle multimodal<sup>31</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 feroutage 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>31</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.**



## Le rebond économique est possible

Relancer ces infrastructures apporte déjà l'activité économique souhaitée par les Nîmois. Moins de nuisance et plus d'emplois. Le Pôle multimodal, par sa performance en termes de transport, attire des entreprises. Il suffira de les choisir.

- Nous éliminerons d'office les industries lourdes qui sont polluantes et qui ne pourraient exploiter des matières premières dont nous ne disposons pas.
- La logistique traditionnelle, telle que celle que nous avons dans notre région consomme du foncier et génère peu d'emplois. Amazon<sup>32</sup>, est le reflet d'une consommation locale, de ce qui a été produit ailleurs. Nous réduisons le rôle économique de nos concitoyens à celui de consommateur et non celui de créateur de richesses.
- **Transformer et apporter des services sur place nous sera beaucoup plus accessible.**

Pour ce faire, il faut être à la croisée des chemins mais surtout y avoir accès. Le bord d'une voie n'a aucun intérêt mais une gare de correspondance devient intéressante.

Cette nouvelle industrie est tributaire de sa Supply-Chain<sup>33</sup> dont la performance est « le » critère de réussite.

Les entreprises que nous devons attirer s'approvisionnent, assemblent et personnalisent leur production pour répondre à la demande Internet. Les stocks y sont faibles et à forte rotation pour répondre à l'évolution de la demande. Pour y répondre, il faut bénéficier d'une large gamme de service de transport à des coûts optimum.

Elles recherchent ardemment de nouvelles implantations répondant à leurs impératifs, mais fuient les grandes métropoles où les coûts d'exploitation y sont trop élevés.

Spécialisées dans l'assemblage de composants ou pièces détachées, fabriquées sur la planète entière, l'objet de ces entreprises est de personnaliser une demande faite sur les sites marchands ou de répondre à une demande conjoncturelle, comme ce fut le cas récemment avec les respirateurs artificiels ou autres masques.

Leur réactivité forte alors même que leurs stocks doivent être limités mais réapprovisionnables rapidement.

Très adaptables, elles nécessitent des réseaux de transports de marchandises performants, bons marchés et à large gamme de services aussi bien pour les approvisionnements que pour les expéditions. Le poste transport représente une part importante du coût de fabrication.

---

<sup>32</sup> Le site de Fournès, placé entre l'autoroute et le Pont du Gard, doit prochainement accueillir une plateforme de plus de 30 000 m<sup>2</sup> bâtie pour accueillir Amazon. Son arrivée est largement et justement contestée car, même si l'emplacement est logistiquement judicieux, le bénéfice pour la région est nettement inférieur aux nuisances induites. L'opération immobilière ne profite qu'à son seul promoteur privé. L'approvisionnement comme la distribution se feront exclusivement par transport routier renforçant ainsi la saturation de l'A9. Situé en pleine campagne, les employés devront s'y rendre en véhicules individuels.

<sup>33</sup> Logistique de réapprovisionnement et de distribution

Nîmes peut leur apporter ce type de services au sein du **pôle multimodal** qui leur offre la **porte 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 directs 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>34</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>35</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>34</sup> Rapport 2017 de la Cour des Comptes

<sup>35</sup> [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/20140401233149\\_Guide\\_OFP\\_mars\\_2014.pdf](https://www.ecologique-solidaire.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>36</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>36</sup> Société d'Aménagement des Territoires de la Ville de Nîmes

# Création de « Phénix Nîmois »

*Le Phénix est un animal mythique qui a le don de renaître de ses cendres.*

Le « Phénix Nîmois » est un ThinkTank qui a pour objet de promouvoir la renaissance économique de la Communauté d'agglomération nîmoise.

Si on devait le classer, il serait catalogué comme « Think Tank voué à une cause »<sup>37</sup>. Sa vocation de s'adosser exclusivement à un projet pour l'améliorer, le promouvoir et optimiser ses chances de concrétisation, en partie ou dans sa globalité.

Le prestige nîmois n'est pas un vain mot mais **il se décline au passé**. Le « Phénix Nîmois » peut ne pas être un simple mythe et tout laisse à croire qu'une renaissance est possible.

Au-delà du constat que nos atouts sont présents, mais actuellement mal ou non exploités, nous souhaitons en jouir plutôt que les subir comme une ombre encombrante de notre ancien prestige.

Le « Phénix Nîmois » est une initiative citoyenne parfaitement indépendante dont l'objectif est de tout mettre en œuvre pour redonner à Nîmes et ses environs une vraie dimension **économique** grâce à la promotion d'un projet **écologique** réaliste qui a déjà eu la certification tacite des experts mais dont la concrétisation se heurte à la simple frilosité des décideurs.

Il a pour seul objectif d'optimiser nos chances d'appliquer des solutions répondant à beaucoup des questions posées durant cette période difficile.

L'écologie fait maintenant consensus, au moins en Europe, mais passe à côté d'une union nationale incompatible avec les différentes interprétations politiques.

Une optimisation économique créatrice d'emplois, répondant aux impératifs récents de relocalisation avec réduction des nuisances fait sens pour tout le monde. Il nous faut surfer sur cette vague consensuelle.

## Mission

Nous devons partager nos compétences pour mener à bien des actions de natures différentes :

- ✚ Compléter, critiquer, amender, améliorer et formaliser le projet et ses développements futurs au niveau local comme au niveau national.
- ✚ Crédibiliser l'étude par l'obtention de soutiens, de financement, d'études complémentaires, d'adhésions d'experts reconnus.
- ✚ Formaliser ce travail sous une forme adaptée aux interlocuteurs et médias utilisés.
- ✚ Coordonner et mener une action de lobbying convaincante et efficace.
- ✚ Mettre en relation des acteurs complémentaires
- ✚ Organiser de conférences, tables rondes, conférences de presse ou autres manifestations

---

<sup>37</sup> « *advocacy think-tank* »

## Statut juridique

Bien que le statut juridique ne soit pas une fin en soi sa forme peut garantir son indépendance et sa capacité à recevoir des fonds éventuels.

Afin d'éviter tous contradicteurs idéologiques, le « Phénix Nîmois » se doit d'être totalement indépendant de tout mouvement politique, religieux ou partisan. La motivation de ses adhérents est, pour le moment, totalement désintéressée, sachant que tout le monde a ensuite intérêt à ce que la ville retrouve son dynamisme.

Le « Phénix nîmois » adopterait le statut de fondation reconnue d'utilité publique (FRUP) de préférence à celui d'une association loi 1901. Plus adapté au fonctionnement d'un Think tanks, cette forme juridique, aussi simple à mettre en œuvre, permet de collecter des fonds mixtes issus de ressources publiques ou privés. Cette souplesse offre une ouverture pour les engagements ultérieurs.

Les fonds collectés seront exclusivement consacrés à l'objet du Think Tank.

Ensemble nous pourrons élaborer les budgets de cette campagne. Cette stratégie nous permettra de quantifier les besoins financiers et déterminer les sources de financement ou d'appui nécessaires.

Bien que la démarche du « Phénix Nîmois » soit totalement désintéressée, les postulants à la recherche de solutions qui leur soit bénéfique à terme, sont bien évidemment les bienvenus. Nous respectons les motivations individuelles qu'elles soient philosophiques, écologiques financières, ou même opportunistes. En revanche, si l'enjeu d'un participant est purement lucratif, il serait normal qu'il participe un peu plus au financement du mouvement.

L'appropriation du projet par des tiers ne doit pas être un obstacle au partage du combat, à condition que leurs volontés soient de le faire aboutir et non d'en faire un outil exclusivement destiné à une promotion personnelle.

Bien que déjà bien explorées et expertisées, les solutions évoquées rencontreront certainement des obstacles qu'il est nécessaire d'anticiper pour les contourner. L'enjeu est tel que le réflexe habituel est de baisser les bras devant l'ampleur de l'obstacle. L'objet du « Phénix Nîmois » est de motiver, bousculer, convaincre sans abandonner ni se résigner.

## Recrutement des adhérents

Seuls, nous pouvons faire si peu ; ensemble, nous pouvons faire beaucoup. Sachant que l'ensemble de ces fonctions ne peuvent être assumées par un seul individu, le « Phénix Nîmois » souhaite fédérer toutes personnes qui veulent promouvoir l'opportunité qui se présente à Nîmes pour se projeter dans l'avenir et redevenir la grande capitale régionale qu'elle a su être.

Les outils de promotion sont nombreux et de plus en plus performants. Pour un projet, d'avenir, il faut des techniques de pointe dont la maîtrise nécessite des compétences spécifiques.

Certaines personnes peuvent disposer d'une capacité personnelle de communicant. D'autres maîtrisent la réalisation de médias ou d'exploitation optimum de réseaux sociaux.

Toute personnes motivées pouvant apporter leur pierre à leur édifice.



Sans aucun aspect belliqueux, c'est une armée qu'il faut mettre en marche avec la juxtaposition de soldats complémentaires qui peuvent chacun assumer sa part de mission. La bataille commencera dès que les effectifs permettront de couvrir l'ensemble de la problématique.

L'enjeu est probablement un peu complexe, dans l'état, pour mobiliser l'ensemble de la population, mais une vulgarisation judicieuse, portée par une communication adaptée, participera au succès de la croisade.

Le sujet est très vaste et nécessite de nombreuses compétences complémentaires pour son exploration comme pour sa promotion. C'est un travail d'équipe avec des rôles variés.

Quand le « Phenix Nîmois » ne pourra plus être ignoré de tous, à tous les niveaux des décideurs locaux ou nationaux, de la Métropole, du Département, des services consulaires, de la Région, de l'Etat au niveau local et parisien, des grands opérateurs de transports et tous autres acteurs impliqués, il est fort à parier que, craignant d'être qualifiés de retardataires, l'ensemble des décideurs pourraient alors converger officiellement et porter sur les fonts baptismaux ce projet salvateur.

L'objectif est que nul ne puisse ignorer l'existence d'une solution réalisable pour faire renaître la ville de ses cendres, non encore appliquée par simple refus du combat.

L'adhésion se fait sur la base de la cooptation moyennant une cotisation annuelle de 20€/an formalisant l'engagement et couvrant les frais courants de la fondation.

Le recrutement sera de la responsabilité de tous et nous serons motivés pour rallier les personnes dont l'adhésion renforce l'efficacité du mouvement.

## Sujets complémentaires

Le Phénix nîmois reste ouvert à d'autres sujets complémentaires pouvant conforter son objectif de développement selon les 3 critères que sont l'écologie, l'économie et la production locale.

En travaillant sur le sujet nîmois, nous avons pu constater que certaines analyses locales peuvent se généraliser à d'autres villes.

### La logistique urbaine

La logistique urbaine correspond à l'acheminement dans les meilleures conditions des flux de marchandises à destination ou en provenance de la ville. Elle comprend notamment l'approvisionnement des commerces et des personnes, le transport de matériaux de construction, de déchets ainsi que le déménagement des entreprises et des particuliers.

Dans le cadre de cette étude, il est judicieux d'intégrer la problématique des livraisons en ville. Le flux de camions de livraison, presque vides, souvent mono clients et mono fournisseurs, se cumule avec celui des autres véhicules incontournables (police, Ambulances, Entretien, Déménagements, Artisans, Transports en commun ou autres véhicules privés...). L'écologie n'a pas pour but de bloquer l'accès à la ville mais de rationaliser la convergence de flux devenus plus vertueux.

Livrer ou enlever des marchandises en milieu urbain est indispensable. La ville peut imposer que, tout fournisseur soit dans l'obligation de livrer dans un entrepôt unique. Il peut ainsi réunir la marchandise de plusieurs destinataires dans un camion unique ce qui optimise le taux de remplissage et réduit le nombre de véhicules. Cette marchandise est regroupée par destinataires et livrée par des véhicules adaptés. Ce n'est qu'un problème d'organisation qui peut s'orchestrer par des applications

collaboratives. Les véhicules urbains, prélevés dans la flotte des livreurs actuels peuvent migrer progressivement vers des camionnettes électriques.

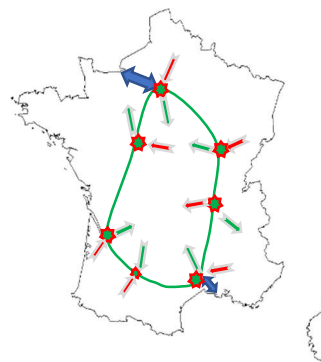
Des emplacements de drive piétons peuvent répondre à la vente à distance, même celle proposée par des fournisseurs locaux, sans favoriser l'inflation des livraisons à domicile particulièrement antis écologiques.

Optimiser les livraisons fournisseurs en un seul point, prioriser les circuits courts, concentrer les livraisons client en regroupant celles des fournisseurs, limiter les livraisons à domicile, sans réduire le confort d'accès, sont autant d'économies de flux urbains.

La logistique urbaine participe directement au confort du citoyen et favorise l'adhésion du Public. Elle nécessite des acquisitions immobilières, la gestion des véhicules et un outil législatif particulier. La convergence des sujets évoqués dans ce dossier est tel qu'il serait souhaitable d'intégrer cette fonction dans la globalité du sujet. Elle reste à chiffrer et reste le seul point nécessitant un financement particulier que devrait porter la municipalité.

### La boucle ferroviaire

Il serait, par exemple, judicieux que le « Phenix Nîmois » travaille sur une boucle ferrée rejoignant des pôles similaires à celui de Nîmes et couvrant par leur rayonnement l'ensemble du territoire français. Cette boucle pourrait retrouver la fonctionnalité perdue de la SERNAM dont le rôle était de transporter des colis sur rail.



Nous avons aussi constaté que la logistique urbaine est riche en solutions diverses qui peuvent intéresser Nîmes mais beaucoup d'autres communes.

Les sujets de réflexions permettant d'optimiser l'écologie tout en favorisant la circulation des biens et personnes et faciliter l'épanouissement d'entreprises vertueuses, sont nombreux. Nous pourrions les développer, selon les compétences disponibles et les situations rencontrées où le « Phénix Nîmois » peut apporter son soutien.

### Economie participative

L'émergence de ce projet, partant d'une page presque blanche, est l'occasion rare de réfléchir sur l'optimisation des relations entre les nouveaux intervenants attirés par le Pôle multimodal.

Il peut être opportun de travailler sur l'optimisation des outils de chacun des acteurs qui viennent se joindre à ce projet. A cheval entre le concept de Fablab et l'Uberisation, il est possible de favoriser une économie participative.

## Urgence à agir

Nous ne pourrions rester longtemps sans réagir.

Les infrastructures vieillissantes sont encore en état de fonctionnement mais vont vite se dégrader.

Les infrastructures futures (Ferroulage, Eurocarex, liaison sud,) sont à l'ordre du jour. La prise de conscience de l'urgence écologique est de plus en plus d'actualité.

Notre dépendance vis-à-vis de la fourniture extérieure nous incite à produire sur place.

Les relations entre les grandes puissances sont mouvantes et mettent en cause le multilatéralisme.

Ce n'est pas la mondialisation qui est mise en cause mais son unilatéralisme.

**Les planètes sont alignées pour réaliser cette réforme.** Cela ne va pas durer, il faut profiter maintenant de cette opportunité.

## Remerciement et invitation

Vous avez pris le temps de lire ce document et nous vous en remercions.

Vos retours ont beaucoup aidé à l'élaboration de ce document.

Trouvez-vous le sujet pertinent ?

Vous a-t-il interpellé ?

Souhaitez-vous contribuer à cette aventure ?

Y avez-vous trouvé une opportunité pour votre propre activité ?

votre volonté de collaborer pour l'intérêt commun,

votre maîtrise des techniques de communication

votre conscience citoyenne,

Votre enthousiasme,

votre savoir-faire,

vos relations,

Tout nous intéresse !

### Rejoignez

### le « Phénix Nîmois » !

*Ce document a éveillé votre attention, vous voulez en savoir plus, rendez-vous sur notre site <https://phenix-nimois.fr/>*

*Vous pensez pouvoir apporter votre collaboration à ce projet, n'hésitez pas à nous contacter [contact@phenix-nimois.fr](mailto:contact@phenix-nimois.fr) ou au 06 17 57 49 76*

# Annexes

## Mieux connaître Nîmes

Les romains l'avaient déjà compris. Situé sur la liaison de la péninsule ibérique à l'Europe, le positionnement de Nîmes est particulièrement favorable à la convergence des flux de marchandises.

La Via Domitia n'avait d'intérêt que par la rareté des routes dont le réseau était, à l'époque, beaucoup moins dense. L'intérêt est dans la rareté. Le réseau routier national couvre suffisamment bien le territoire pour que cela ne soit plus présenté comme un argument d'exception.

A Nîmes, la main d'œuvre est disponible, son adaptation à la manutention et aux chaînes d'assemblages est un atout pour faciliter les futures embauches et garantir la vie autour de la future entreprise. Faire venir des salariés de loin, les loger, les nourrir, les distraire, éduquer leurs enfants est toujours un problème. (La lutte contre le chômage est un véritable argument).

Nîmes, ville d'histoire et potentiellement reconnue par l'UNESCO, la cité dispose des structures culturelles, scolaires, universitaires et sanitaires répondant aux critères de choix pour le tourisme mais aussi pour un chef d'entreprise qui fuit les villes dortoir.

A Nîmes, le cadre de vie, la réputation festive, les logements, les équipements sportifs et commerciaux sont, les atouts indispensables pour ne pas être exclus de la compétition entre villes potentiellement accueillantes.

Comme dans beaucoup de métropoles françaises de taille moyenne, le foncier adéquat y est accessible au sein de ZAC existantes.

**Tous ces arguments ont été largement déclinés par les différents services économiques et se sont révélés insuffisants.**

## Un peu d'histoire

La prospérité du territoire nîmois a toujours émergé au rythme d'événements majeurs suscités par des mutations importantes de ses infrastructures. Souvent érigées par des tiers qu'ils soient Romains, Sarrasins, Lyonnais, Américains ou Parisiens, ces ouvrages d'art marquent leurs empreintes mais ne sont plus utilisés comme à l'époque de leur gloire.

Ces époques sont souvent initiées par la volonté de grands hommes tels qu'**Auguste** pour les Romains, les frères **Antoine et Loïs BONFA** pour l'émergence de l'industrie textile, **Paulin TALABOT** pour le chemin de fer, **Philippe LAMOUR** pour BRL, **Pierre GAMEL** pour Port Camargue et tant d'autres.

Nîmes a aussi raté de grandes occasions comme le refus d'IBM de s'implanter sur Nîmes, alors base de l'Otan, à cause des convictions politiques de sa mairie. Montpellier a su s'en emparer et reprendre ainsi le leadership régional.

Entre deux événements spectaculaires, la ville s'est rendormie dans une routine paresseuse ou parfois belliqueuse entre révoltes et guerres de religions.

Elle a néanmoins toujours su faire preuve d'une richesse culturelle remarquable et ses vestiges l'attestent largement.

Les vestiges de ces périodes fastes sont encore là mais ne sont plus utilisés à leur juste valeur. Entre chacun de ces événements la ville retrouve une survie tranquille et vulnérable qui ressemble à une mort lente.

### Nîmes en chiffres :

Ville de Nîmes :150 610 habitants en 2017 en progression de .66% depuis 2012

Communauté d'agglomérations : 230 000 habitants

44 écoles maternelles pour 4 500 (en moyenne) élèves

12 Collèges, 5 lycées publics et 4 privés\*et 4 lycées professionnels

15 000 étudiants en enseignements supérieurs, un CHU

80 676 logements dont 6 422 logements vacants et

13 505 logements HLM représentant 19.1% (<20% de la Loi SRU de 20%)

La ville bénéficie d'un renouvellement urbain NPNRU ANRU de 470 M€

Revenu moyen par ménage est d'environ 16 500 €/an (contre 21 000 au niveau national)

66,7 % d'actifs

33,3 % d'inactifs dont 7,7 % de retraités et 13,2 % d'élèves, d'étudiants et de stagiaires non rémunérés

34,2 % d'employés, pour 27,9 % de professions dites intermédiaires, pour 17 % d'ouvriers, pour 15.1 % de cadres et autres professions intellectuelles, pour 5,5 % d'artisans, commerçants et chefs d'entreprise



# Plan du territoire Nîmois



● Aéroport de Garons

● Site potentiel Eurocarex

— ligne LGV

● Gare de triage

● Aérodrome de Courbessac

— Autoroutes