

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.

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 sillons¹ 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.

¹ Autorisations de circulations et péages

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 FARENDU, nouveau patron de la SNCF déplore durant un interview du 28 Février 2020² 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**³. Cette option a été mise en place pour assurer le **convoi journalier**⁴ des bouteilles de Perrier produites à Vergèze pour rejoindre Fos sur Mer via Courbessac. C'est ainsi que Perrier inonde⁵ 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 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.

² https://www.lantenne.com/Les-acteurs-du-fret-ferroviaire-veulent-faire-front-commun_a51550.html

³ Solution encouragée par le gouvernement depuis 2013

⁴ <https://ecomnews.fr/article/Perrierremet-gaz-transport-ferroviaire>

⁵ (13 500 conteneurs/an évitant ainsi 27 000 allers retours de camions/an)