



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

gares

Question écrite n° 109579

Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur les initiatives en cours pour la défense de la gare-triage d'Hourcade dans les Landes. La gare-triage d'Hourcade est un outil industriel de composition des trains de lotissement dont la pertinence est de s'inscrire dans le réseau des gares-triages nationales et internationales du continent européen pour offrir aux industries locales et régionales la seule technique de transport terrestre alternative à la route. Cette infrastructure lourde permet le tri de 1 800 wagons par jour, en provenance ou à destination des installations terminales embranchées (273 ITE en Aquitaine et Poitou Charentes). L'utilisation de la technique de tri dite de la « bosse », permettant de trier les wagons par gravité pour recomposer des nouveaux trains, est abandonnée depuis septembre 2010, en raison notamment du prix du péage mensuel réclamé par RFF (100 000 euros). Actuellement, cette gare-triage trie 80 wagons/jour avec la très ancienne technique dite « à plat », employée dans les petits triages locaux ne disposant pas de « bosse ». Sa sous-utilisation l'expose à une dégradation rapide de son infrastructure et à une réutilisation du foncier ferroviaire. Tenant compte de ces éléments, il lui demande les initiatives qu'elle entend prendre pour empêcher la disparition de cet équipement et permettre sa réactivation ; préserver cette infrastructure ferroviaire dont le fonctionnement s'inscrit en outre pleinement dans la réussite des objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Texte de la réponse

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la France s'est fixée l'objectif ambitieux de faire progresser de 14 à 25 % la part modale du transport non routier et non aérien à l'horizon 2022. La réussite de cet objectif passe avant tout par la reconquête de parts de marché par le fret ferroviaire. L'engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF), mis en oeuvre depuis le 16 septembre 2009 par le Gouvernement, constitue le cadre fédérant l'ensemble des actions portées par l'État, le gestionnaire du réseau ferré ainsi que les entreprises de transport ferroviaire. Ce programme d'actions porte tout à la fois sur des secteurs innovants (notamment autoroutes ferroviaires, transport combiné, transport de fret à grande vitesse actuellement assuré en mode aérien, opérateurs ferroviaires de proximité et amélioration de la desserte ferroviaire des ports) et sur des actions plus conventionnelles (amélioration de l'accès aux infrastructures, investissements et définition d'un réseau orienté fret). Cet engagement national correspond à un investissement global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 Mdeuros d'ici à 2020. Pour sa part, la SNCF déploie un nouveau schéma directeur pour le transport ferroviaire de marchandises. La SNCF investit ainsi dans les solutions innovantes de transport de marchandises qui s'appuient sur les axes de l'engagement national tout en poursuivant également son activité sur ce qui constitue son coeur de métier : le développement de l'offre de transport en trains massifs et la refonte de son offre de « wagons isolés ». En ce qui concerne l'activité « wagons isolés » dont les pertes importantes nécessitent une profonde réorganisation pour la rendre plus compétitive, ce nouveau schéma directeur s'appuie sur un plan de transport qui comporte, d'une part, des services « sur mesure » ou « organisations spéciales » pour les produits industriels lourds, encombrants et dangereux et, d'autre part, des trains composés de groupes de wagons « multi lots/multi clients » acheminés entre deux plates-formes situées dans des zones

économiquement pertinentes. Ces plates-formes sont principalement approvisionnées par le mode ferroviaire. L'ensemble de l'organisation « multi lots/multi clients », mise en oeuvre depuis le 12 décembre 2010, est construit sur un système d'exploitation basé sur des acheminements directs par axes, à raison d'une fréquence minimale de trois allers-retours hebdomadaires entre deux plates-formes et générant des besoins de tri de wagons bien moins importants du fait de la limitation du nombre de correspondances. Cette nouvelle organisation entraîne des évolutions au sein des sites ferroviaires traditionnellement dédiés au tri de wagons, avec notamment des réductions d'activités et une attention particulière portée à la réaffectation des cheminots dans le même bassin d'emploi. Dans ce cadre, le site de Hourcade a été retenu comme plate-forme « multi lots/multi clients » et reste le point d'ancrage stratégique de concentration et de tri des wagons pour la région Aquitaine. Ainsi, au départ d'Hourcade, Fret SNCF réalise les dessertes de ses clients girondins (Bordeaux, Blanquefort, Gazinet, Factice, Bassens,...) et des départements aquitains limitophes (Dordogne, Landes, Lot-et-Garonne et Gers). En outre, s'inscrivant dans les plans de transport de cette nouvelle offre multi lots/multi clients, Fret SNCF met en oeuvre deux allers-retours par jour sur la relation Le Bourget - Hourcade - Bayonne - Hendaye, et un aller-retour quotidien sur les liaisons Miramas - Hourcade et Sibelin - Hourcade - Hendaye. Ainsi, sur le site de Hourcade, une centaine de wagons sont traités quotidiennement dans cette organisation. Depuis octobre 2010, le système du tri à la gravité a été remplacé par un fonctionnement de tri à plat afin de permettre à Fret SNCF d'optimiser sa production et de rester compétitif par rapport à la concurrence. Hormis cette activité de tri et de regroupement de wagons isolés, le site de Hourcade assure aussi des opérations de relais des trains complets de Fret SNCF et possède un chantier multi technique de trafic combiné sur lequel les volumes traités par les filiales de la SNCF Naviland Cargo et Novatrans sont en progression. Enfin, les plus importantes des entreprises ferroviaires opérant en France autres que Fret SNCF (Euro Cargo Rail, Colas Rail, Europorte, et VFLI, filiale de la SNCF) utilisent également ce site. Compte tenu de ses atouts géographiques et capacitaires, le site de Hourcade continue donc à jouer un rôle important dans l'organisation des plans de transport de la SNCF et des autres entreprises ferroviaires et sa pérennité n'est absolument pas menacée.

Données clés

Auteur : [M. Alain Bocquet](#)

Circonscription : Nord (20^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 109579

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 mai 2011, page 5306

Réponse publiée le : 25 octobre 2011, page 11339