



15ème législature

Question N° : 1238	De M. Pierre Dharréville (Gauche démocrate et républicaine - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Avenir du triage Miramas-Fos	Analyse > Avenir du triage Miramas-Fos.
Question publiée au JO le : 19/09/2017 Réponse publiée au JO le : 09/01/2018 page : 213 Date de signalement : 19/12/2017		

Texte de la question

M. Pierre Dharréville appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir du triage de Miramas-Fos. Le 5 août 2017, lors de sa visite des installations portuaires du département des Bouches-du-Rhône en présence de M. le député, Mme la ministre s'est exprimée sur les enjeux du maritime et plus particulièrement sur ceux du Grand port maritime de Marseille. Dans un entretien à la presse, la ministre a déclaré : « Quand on est à Marseille ça devrait être la porte d'entrée ; les marchandises qui viennent d'Asie doivent rejoindre par fleuve et le fer le centre de l'Europe » ; « Ça passe par la compétitivité des ports eux-mêmes et les enjeux de fiscalité, ça passe aussi par leur bonne connexion avec leur *hinterland*. Je souhaite privilégier des dessertes par le fer et le fluvial ». Ainsi, il est établi que l'efficacité du premier port de France dépend de son *hinterland* et particulièrement de ses dessertes ferroviaires, ainsi que de ses équipements et du travail des salariés concernés. Le triage de Miramas-Fos est la porte d'entrée de la métropole de Marseille et de la zone industrialo-portuaire d'Ouest Provence. Pourtant, il n'assure que 9 % du trafic fret contre 87 % pour les camions. Dans un débat public en mars 2017, Mme Sylvie Charles, directrice générale du transport ferroviaire et multimodal de marchandise de SNCF Logistics affirmait que « le triage de Miramas-Fos était un élément essentiel pour le développement de fret SNCF sur notre territoire et même en Europe ». Le 6 septembre 2017, le syndicat CGT des cheminots de Miramas, dans une conférence de presse, a lancé un cri d'alarme sur l'état des installations du site de Miramas. Selon la CGT, 2 installations sur 6 de « freinage automatique » sont condamnées, amputant la capacité de tri de 20 % car SNCF Réseau a annoncé qu'il ne financerait pas la rénovation du triage. Compte tenu des demandes des acteurs industrialo-portuaires du département, le lancement, par SNCF Réseau, d'un plan de financement, apparaît indispensable pour la rénovation des infrastructures du triage de Miramas afin de le rendre pleinement opérationnel. Il lui demande de l'informer des actes que le Gouvernement envisage de prendre dans ce sens afin de développer le rail et de relever, à la fois, le défi économique et écologique sur le territoire.

Texte de la réponse

Miramas est parmi les cinq sites les plus importants pour le transport ferroviaire de marchandises en France. Plusieurs types d'activités y sont développés notamment le regroupement, après collecte, d'envois ferroviaires en provenance de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le dégroupement pour distribution d'envois ferroviaires à destination de cette même région, le tri de wagons et le relais de trains complets vers l'Italie et l'Espagne. Cette infrastructure ferroviaire est, en outre, implantée à proximité de la zone industrialo-portuaire de Marseille-Fos, source importante de trafic de marchandises sur la région et au-delà. À ce titre, le site de Miramas devrait

bénéficiaire de la mise en œuvre des orientations du plan stratégique du Grand Port de Marseille visant à favoriser les pré ou post acheminements maritimes par voie ferrée et des perspectives d'activités d'industriels localisés sur la zone. Plusieurs entreprises ferroviaires utilisent cet outil ferroviaire de qualité et bien équipé (installations permettant le tri de wagons à grande capacité, voies de relais, voies longues). Le triage de Miramas connaît en matière de tri de wagons deux types de fonctionnement : le tri à plat et le tri à la gravité, cette dernière technique augmentant les capacités de traitement. Dans sa fonctionnalité de tri à la gravité, le site nécessite des dispositifs et des compétences spécifiques, notamment en matière de freinage automatique des wagons à partir de freins situés sur les voies, que seul Fret SNCF possède. Les autres entreprises ferroviaires n'expriment pas à ce jour le besoin de pratiquer le tri à la gravité. Ainsi, parmi les six groupes de voies qui composent l'ensemble du faisceau de voies affectés au tri des wagons, cinq sont utilisés par Fret SNCF pour effectuer du tri à la gravité et le sixième est dédié à d'autres entreprises ferroviaires pour réaliser leurs opérations de tri à plat. SNCF Réseau, propriétaire de ce site, a pleinement conscience de l'importance de cet outil de production pour les opérateurs et souhaite le conserver dans son offre de service. Pour en assurer la maintenance, il engage des travaux en adéquation avec les besoins des entreprises ferroviaires. L'installation de freinage automatique, qui ne fonctionne plus depuis début septembre dernier, fait actuellement l'objet de travaux de remise en état qui devraient être achevés au plus tard le 15 décembre 2017. Des travaux sur d'autres installations de freins sont également programmés en mars 2018. D'une façon plus générale, le Gouvernement entend favoriser le recours au transport ferroviaire de fret, notamment pour les transports massifiés de longue distance, en améliorant sa compétitivité. Sans préjudice du résultat des réflexions en cours, les échanges avec les acteurs du secteur mettent en évidence quatre axes d'action prioritaires : l'amélioration des conditions de circulation des trains et de la qualité des sillons qui leur sont alloués : il s'agit d'un objectif prioritaire assigné au gestionnaire du réseau. la pérennisation des lignes capillaires fret : du fait de l'hétérogénéité des situations, une approche locale impliquant l'ensemble des contributeurs potentiels (collectivités publiques et chargeurs) est privilégiée. Dans le prolongement de son effort antérieur, l'État continuera à apporter une contribution de 10 M€ par an sur la période 2018-2020. En complément du soutien financier des pouvoirs publics, un travail d'adaptation de la réglementation sur la maintenance et la sécurité des lignes capillaires vise à faciliter leur exploitation par les opérateurs. l'amélioration de l'inter-modalité : depuis 2003, l'État encourage le transport combiné grâce à un dispositif d'aide visant à réduire l'écart de coûts lié aux opérations de transbordement entre les modes massifiés (rail, voie d'eau, maritime courte distance) et la route. Au-delà du dispositif en vigueur jusqu'en 2017, une réflexion est en cours pour concevoir le nouveau dispositif qui en prendra le relais. l'innovation dans le transport de marchandises : la circulation de convois ferroviaires de fret plus longs et plus lourds a été identifiée depuis longtemps comme un facteur de progrès pour le fret ferroviaire. La France est à l'avant-garde au niveau européen sur le sujet puisqu'une partie des axes majeurs de fret est d'ores et déjà apte à la circulation de trains de 850 mètres alors que le standard des 750 mètres constitue encore une cible pour la plupart des pays européens. L'État accompagne aussi les opérateurs dans la réduction du bruit ferroviaire, s'inscrivant ainsi dans une politique européenne volontariste.