



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Avenir de la gare de triage de Miramas

Question écrite n° 22173

Texte de la question

M. Pierre Dharréville alerte Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur le devenir du triage SNCF de Miramas dans les Bouches-du-Rhône. Depuis des dizaines d'années, le fret ferroviaire est laissé à l'abandon. Dans le même temps le transport de marchandises ne cesse d'augmenter chaque année et la part du transport ferroviaire, faute de volonté politique, ne fait que dégringoler au détriment du transport routier qui lui atteint des sommets. L'ouverture à la concurrence du transport de fret lancé en 2003 n'a fait qu'amplifier ce phénomène. La casse de Fret SNCF se traduit aujourd'hui par sa filialisation dès 2020. M. Le député avait déjà interpellé Mme la ministre en septembre 2017 sur ce danger, qui semble toujours d'actualité, malgré l'assurance du Gouvernement de l'importance du site dans sa réponse. L'avenir de la gare de triage atteint aujourd'hui un seuil critique. Un collectif s'est formé afin d'interpeller les pouvoirs locaux en demandant la tenue d'une table ronde sur l'avenir du triage de Miramas. Il faut rappeler que la fermeture du triage à la gravité serait lourde de conséquences. 200 emplois seraient supprimés et des dizaines de milliers de camions supplémentaires se déverseraient sur les routes du territoire métropolitain. À l'heure où le Gouvernement semble connaître une prise de conscience écologique, renoncer au mode de transport de marchandises le plus écologique qui soit semble contradictoire. Le triage de Miramas est nécessaire et doit poursuivre son activité. Il lui demande ainsi d'agir d'une part pour relancer la concertation nécessaire avec toutes les parties prenantes, en lien avec l'activité portuaire et industrielle et d'autre part pour le développement et l'investissement concernant le transport de fret par voie ferrée, en particulier grâce au développement du transport combiné rail-route et du ferroustage, afin de réduire la part du transport routier des marchandises. Une nouvelle politique du transport doit être appliquée en inscrivant dans la loi le wagon isolé comme un service d'intérêt général. Il lui demande enfin de veiller au maintien et à la protection du site ainsi que de ceux et celles qui le font vivre.

Texte de la réponse

Miramas est parmi les cinq sites les plus importants pour le transport ferroviaire de marchandises en France. Le positionnement géographique très favorable de ce site et la qualité de ses installations permettent la réalisation d'opérations diverses telles que le regroupement, dégroupement et tri de wagons. Cette gare assure également une mission de relais consistant à un changement de locomotive ou de conducteur pour les trains complets en transit. 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). SNCF Réseau, propriétaire de ce site, a bien 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, cet établissement a réalisé en 2017 et 2018 des travaux, notamment sur les équipements de freinage, en adéquation avec les besoins des entreprises ferroviaires. Dans le cadre des ateliers régionaux de la logistique en Provence-Alpes-Côte-d'Azur pilotés par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et par la Région SUD PACA, un groupe de travail spécifique portant sur le devenir de la gare de triage de Miramas s'est réuni à plusieurs reprises en 2018 et 2019. Il associe SNCF Réseau, les entreprises ferroviaires utilisatrices du site, dont Fret SNCF, des industriels régionaux utilisateurs du fret ferroviaire et les collectivités associées. Ses

travaux ont conduit à déterminer des scénarios d'évolution du site, dont les acteurs confirment le caractère indispensable pour le fret ferroviaire. Ces scénarios ne portent pas, en effet, sur la question de la pérennité du site, mais sur l'évolution de la technique de tri des wagons. À ce stade, Fret SNCF, unique utilisateur de la technique du tri à la gravité, n'envisage pas d'évolution de ce dispositif, sous réserve que cette solution reste performante au regard des besoins des chargeurs actuels et futurs. Ces réflexions sont néanmoins à porter dans le cadre de la stratégie nationale pour le fret ferroviaire, qui sera finalisée durant l'hiver 2020/2021. Un rapport sera remis au Parlement, conformément à l'article 178 de la loi d'orientation des mobilités (LOM). ce stade, six axes d'actions ont été identifiés, dont deux portent spécifiquement sur le soutien au transfert modal et au développement du transport combiné, et sur le renforcement de la desserte ferroviaires des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland. Dans un cadre plus général, l'État a mis en place, en 2018, des mesures fortes visant à accompagner et redynamiser le secteur du fret ferroviaire, notamment à travers la loi pour un « nouveau pacte ferroviaire » du 27 juin 2018. Egalement, pour aider le secteur à surmonter la crise liée à l'épidémie de Covid-19 et à renforcer sa compétitivité, le Gouvernement a annoncé le 27 juillet 2020 plusieurs mesures fortes : - L'annulation des péages que doivent payer les entreprises de fret ferroviaire sur la période de juillet à décembre 2020. L'État a immédiatement débloqué 63 millions d'euros pour financer la gratuité des péages d'accès au réseau ferroviaire français de juillet à décembre 2020 pour toutes les entreprises de fret ferroviaire opérant sur le territoire national. Il s'agit d'un effort important pour réduire les coûts de production des opérateurs, dont les redevances d'infrastructures représentent entre 10 et 15 % des charges. - La division par deux des tarifs des péages de fret à partir de 2021. Dans la continuité de cet effort exceptionnel pour le 2ème semestre 2020, l'État renforcera son aide à l'exploitation des services de fret ferroviaire en divisant par deux les tarifs des péages à la charge des entreprises à partir de l'année prochaine. Il s'agit d'un effort financier de 63 millions d'euros par an supplémentaire. L'État prendra en charge à partir du 1er janvier 2021 70 % du coût des péages facturés aux entreprises. - Le lancement d'un appel à projets pour la création de nouvelles autoroutes de fret ferroviaire avec la mise en place d'un dispositif d'aides au démarrage jusqu'à 35 millions d'euros par an. Conscient que le développement de nouveaux services de fret ferroviaire nécessite une montée en charge initiale et que l'équilibre financier peut parfois ne pas être assuré sur les premières années le temps de regrouper un nombre de clients suffisant, le Gouvernement consacrera un financement annuel pouvant aller jusqu'à 35 millions d'euros, sous forme d'aides au démarrage, pour faciliter le montage de projets. L'appel à projets concernera dès 2020 l'axe Perpignan-Rungis pour permettre le redémarrage du « train de primeurs » dans une configuration qui devra être robuste et adaptée aux nouveaux besoins des clients. Enfin, le plan "France Relance" consacre donc 250 millions d'euros pour le soutien au fret ferroviaire, permettant la réalisation notamment de trois autoroutes de fret ferroviaire sur les sections Calais-Sète Barcelone/Perpignan-Rungis-Dunkerque, Cherbourg-Bayonne, pour réaliser 1 milliard d'euros d'investissements avec les acteurs.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Dharréville](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (13^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 22173

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 4 novembre 2019

Question publiée au JO le : [30 juillet 2019](#), page 7079

Réponse publiée au JO le : [9 mars 2021](#), page 2116