

JOURNEE DECOUVERTE DES OUTILS DE PRODUCTION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

SYNTHESE DE LA JOURNEE

7 février 2012

Objectif de la journée

- Mieux connaître le fonctionnement des installations existantes qui participent à la production des transports ferroviaires de marchandises, pour étayer nos positionnements en faveur des transports alternatifs.
- Echanger avec les différents acteurs des transports dans la région

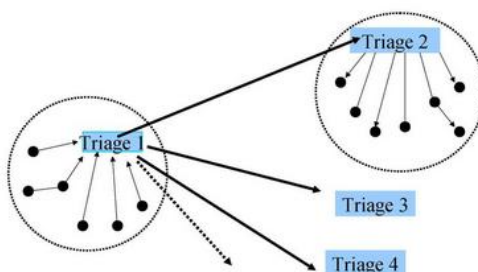
Matinée : Le triage de Miramas

Intervenant : Robert Franceschi ex-dirigeant du Triage de Miramas, Nosterpaca, URVN FNE PACA

Un triage : qu'est ce que c'est?

Un triage est une installation spécialisée dans le traitement du trafic de fret, c'est un élément de la chaîne de production de l'acheminement des wagons isolés aujourd'hui appelé messagerie ferroviaire. Grâce à cette gare spécialisée, les wagons de marchandises expédiés de sa zone de ramassage, sont isolés de leur rame initiale, triés pour être incorporés dans de nouveaux trains de marchandises, puis expédiés vers les triages de destination en fonction des besoins des clients contenus dans le plan transport. Le triage a donc une fonction de massification.

Quelle est l'organisation ?



De quoi se compose-t-il ?

Le triage de Miramas se compose de trois parties :

- Un faisceau de réception de 16 voies où sont reçus les trains devant être triés.

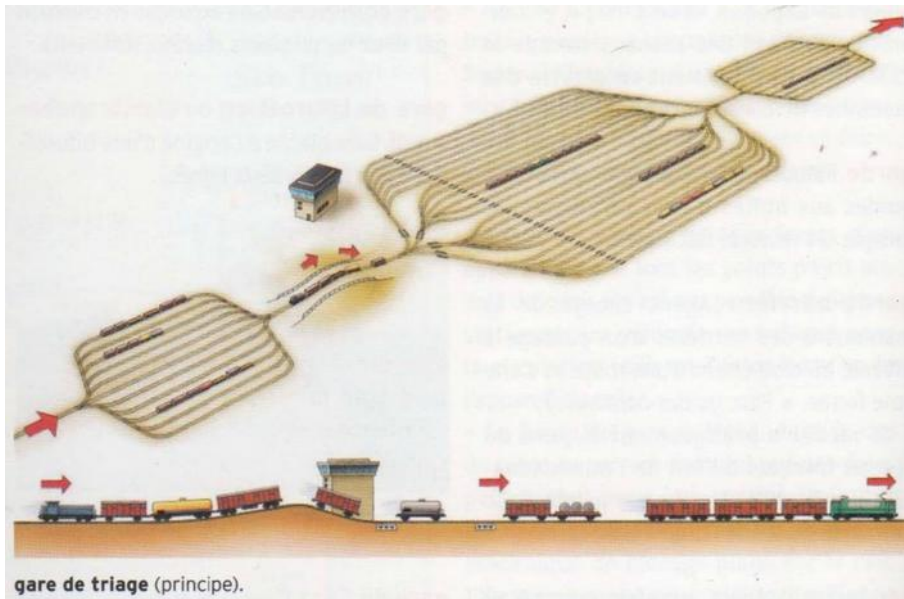
- Un faisceau de débranchement ou triage de 48 voies où sont débranchés les wagons des trains à l'arrivée et formés les trains au départ.
- Un faisceau attente au départ de 11 voies où sont tractionnés (tirés) les trains en attente de départ

La fonction tri est la fonction principale mais le triage de Miramas peut aussi accueillir des trains relais qui transitent mais ne sont pas débranchés. Là se font simplement des changements de machine ou de conducteur.

Les trains peuvent être traités dans les 2 sens de circulation.

Quelles sont les caractéristiques du triage de Miramas et comment fonctionne-t-il ?

Un triage à butte



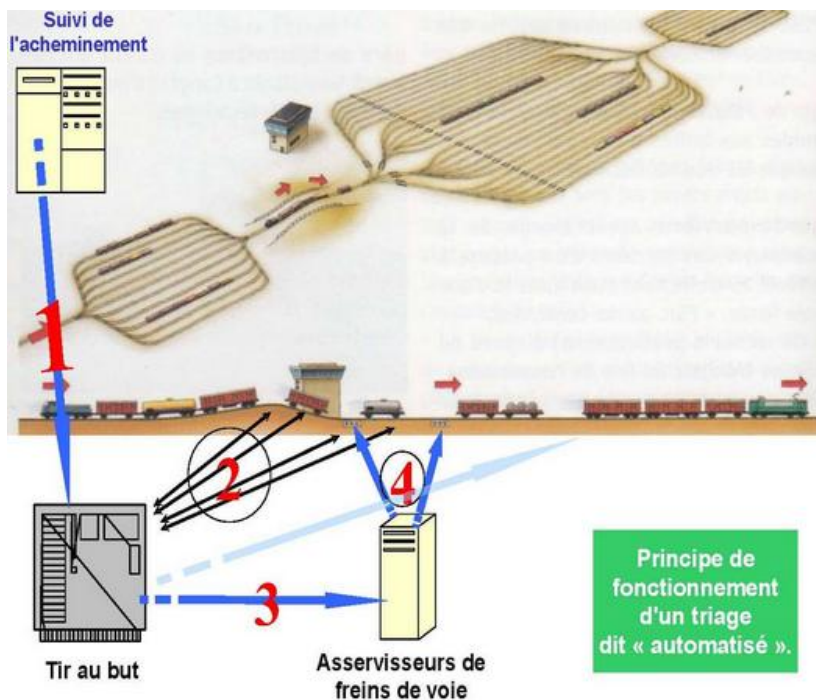
Il existe trois types de triages différents: le triage en palier, le triage à butte, le triage à gravité continue, celui de Miramas est un triage à butte.

Une butte de triage ou bosse, se situe donc entre le faisceau de réception et le faisceau de débranchement. Les trains réceptionnés sont poussés vers le sommet de la bosse après avoir été "démaillés" c'est-à-dire après que les attelages aient été décrochés les uns des autres. Les wagons descendent ensuite en roulant par gravité et sont orientés vers les différentes voies du faisceau de débranchement en fonction de leur destination, chaque voie étant affectée à une destination particulière.

La capacité de tri du triage de Miramas est de 5 à 6 wagons/minute, donc 7200 wagons par 24H. Cela correspond à la cadence optimale du tir au but, c'est la cadence de croisière, ce nombre n'est jamais atteint.

La vitesse n'est jamais élevée dans un triage, le débranchement s'effectue au maximum à 30km/h.

Un triage automatisé



Depuis la direction opérationnelle (DOT) du triage située près de la bosse, des opérateurs suivent grâce au système informatique, l'acheminement des trains, réceptionnent les trains, aiguillent les wagons et les engins de manœuvre, et surveille la vitesse des wagons.

Pour régler la vitesse des wagons débranchés, les wagons sont ralentis à 2 niveaux : au niveau des freins primaires, situés au pied de la bosse et au niveau de chaque voie grâce aux freins placés à l'entrée de chaque voie. En effet, le triage de Miramas est équipé du tir au but, qui est une méthode de tri consistant, grâce à l'informatique, à doser le freinage des wagons de telle sorte qu'ils arrivent à destination sur leur voie de débranchement sans heurter le wagon précédent. A la descente de la bosse, des radars permettent de mesurer la longueur de coupe, comptent le nombre d'essieux. Puis, grâce à deux pédales électromagnétiques, la vitesse des wagons est mesurée une première fois. Elle est aussi mesurée avant l'arrivée sur le frein primaire, mâchoire qui serre plus ou moins les roues des wagons à leur passage. L'indice de roulement du wagon est ainsi connu et il est ainsi possible de le freiner automatiquement en conséquence. La vitesse est encore mesurée à la sortie du frein primaire, puis juste avant le frein secondaire qui tient compte de l'évolution de la vitesse, mais aussi de la distance de voie encore libre, automatiquement mesurée, et de la longueur de coupe. Cela permet d'arriver au contact avec le précédent wagon à une vitesse raisonnable qui ne représente pas de danger.

Depuis la DOT, l'opérateur débranchement surveille le bon fonctionnement du tir au but, il a priorité sur la gestion informatique du système pour intervenir, en cas de problème. Les freins fonctionnent par un système pneumatique, une réserve d'air se situe sur l'infrastructure.

La sécurité dans l'installation

La gestion de la sécurité dans les triages automatisés se fait par différentes étapes qui concourent à maîtriser les risques d'accident :

- Les séquences particulières : la séquence rattrapage : détecteurs qui détectent l'arrivée du wagon, imprimé dans le système de freinage.
- Le risque d'épaulement : le second wagon arrive dans la limite où l'autre part pour qu'ils ne se touchent plus.
- La séquence détection d'un rattrapage sur voie de classement
- La séquence freinage modulé des coupes longues : les freins agissent sous pression d'air (réserve d'air sous l'infrastructure).

Quelques questions des participants

- **Le devenir des gares de triages sera-t-il d'être affecté à des opérateurs ?**

Non, c'est Réseau Ferré de France qui est propriétaire du triage ce qui en fait une entreprise extérieure et neutre. Le triage est ouvert à tous les opérateurs, même si cela pose effectivement des problèmes, notamment concernant la sécurité, car les opérateurs extérieurs ne disposent pas du même savoir faire et de l'expérience que l'entreprise historique...

- **Concernant le transport de matières dangereuses, quelles sont les procédures mises en œuvre pour limiter les risques?**

Différentes mesures sont mises en œuvre au sein du triage pour prévenir les risques :

⇒ la vitesse de consigne et d'accostage des wagons est adaptée et il y a une prise en compte de la fragilité des wagons. Le triage est soumis à la réglementation internationale sur les marchandises dangereuses RID (Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by rail). Ces règles sont intégrées dans la partie suivie de l'acheminement des marchandises. Il est notamment interdit de mettre à proximité des wagons de marchandises explosives des charges dangereuses. Une alerte est donnée si deux wagons de ce type sont côte à côte. Les trains sont également toujours vérifiés avant leur expédition.

⇒ La gare de triage fait l'objet d'un Plan de Matières Dangereuses (PMD) élaboré par la SNCF. Ce plan est un outil d'aide à la décision en cas de survenue d'une crise liée à un accident/ incident. Il organise les mesures à prendre dans les gares de triage. Il doit ainsi permettre d'assurer l'efficacité de l'alerte des services de secours, d'organiser à l'avance les conditions de leur intervention, de prendre en compte, suivant la gravité de la situation accidentelle, la sécurité des personnes présentes sur le site et celle des circulations (évacuation de tout ou partie du site), de prendre en compte l'information des personnes de passage sur le site et des agents liés aux activités permanentes, par la diffusion des messages d'alerte, et celle des agents de conduite, concernés par des dispositions spécifiques. Une sonorisation permet de faire passer les messages et des consignes strictes qui informent tous les services qui interviennent sur le triage. Les conventions passées avec les entreprises extérieures sont faites pour savoir quelles conduites à tenir en cas d'alerte. Des exercices sont aussi réalisés régulièrement.

⇒ Un Plan Particulier d'Intervention (PPI), élaboré par le Préfet, concerne également le site. Il définit l'organisation des secours extérieurs lorsque les conséquences

du sinistre sont susceptibles d'affecter les populations. Il y a plusieurs sirènes sur le site qui permettraient de diffuser l'alerte.

– **Les triages sont-ils à l'origine d'avarie ?**

Compte tenu du grand nombre de wagons manœuvrés, des avaries peuvent être occasionnées à la marchandise transportée. Cela peut se produire plus particulièrement lors des manœuvres sur les chantiers externes ou sur la partie sud du triage (côté opposé à la bosse de débranchement) car les installations y sont moins performantes.

En cas d'avarie, les mesures conservatoires sont prises pour la préservation des marchandises et les expéditeurs sont indemnisés en cas d'avarie à la marchandise (mais cela dépend de la marchandise).

Il y a des incidents qui surviennent la plupart du temps lors des manœuvres. La sécurité passive est importante au niveau ferroviaire. Les voies sont auscultées régulièrement, les rails contrôlés et les avaries mesurées à l'intérieur même des rails de façon annuelle (campagne annuelle d'observation).

Les constats/enjeux du triage

⇒ Le triage est donc un outil de production indispensable pour le transport de marchandises qu'il est important de préserver.

⇒ Bien sûr l'infrastructure ne résoud pas tous les problèmes. Elle permet de disposer d'une capacité de traitement des wagons isolés, mais pour mettre en œuvre un vrai report modal, il faut une coopération inter acteurs, une véritable offre de transport répondant aux besoins, des opérateurs ferroviaires (et une bonne collaboration entre les opérateurs ferroviaires locaux et nationaux), une implication des chargeurs et plus largement de l'ensemble des acteurs, une véritable politique industrielle...

Intervention des élus

Les deux élus, aux responsabilités multiples et complémentaires, ont réaffirmé leur volonté de développer une logistique ferroviaire avec le transport combiné rail-route et faire de CLESUD un exemple conforme au Grenelle de l'environnement.

Les messages forts de Monsieur Frédéric Vigouroux Maire de Miramas

M.Vigouroux se bat pour la préservation de la gare de triage de Miramas et pour le développement du ferroviaire. Il déplore la situation catastrophique que connaît le fret ferroviaire causée notamment par les mauvais choix de la direction du fret. Il déplore aussi les avantages politiques et financiers accordés à la route, en particulier le fait qu'ils ne payent pas le juste prix par rapport aux conséquences néfastes qu'ils entraînent pour l'ensemble de la société!

M.Vigouroux a aussi dénoncé la position de RFF par rapport aux triages, car sans remettre en cause l'arrivée des opérateurs privés, cela pose de gros problèmes de sécurité sur le site, car ils n'ont pas le niveau de sécurité des agents SNCF.

Le Maire de Miramas a également pointé l'absurdité de vouloir créer des gares de triage là où il n'y en a pas sur le territoire du GPMM, alors que Miramas existe à quelques kilomètres !

Il a également abordé son positionnement en faveur de la percée du Montgenèvre qui sera vitale pour la région PACA.

Les messages forts de Monsieur Yves Vidal Maire de Grans, et président du Syndicat Mixte d'Équipement Euro-Alpilles

M.Vidal a déploré le fait qu'on dispose de CLESUD qui est un formidable outil mais qui finalement ne se développe pas et ne remplit pas ses objectifs puisque seul un train par jour sort de CLESUD ! Il a regretté l'ambiguïté du discours, qu'on ne dise pas que l'on veut faire du report modal alors que dans les faits ce sont les camions que l'on privilégie !

Pour lui, cette plate-forme doit contribuer à un meilleur équilibre des trafics entre le mode routier et le mode ferroviaire et au développement d'une logistique éco-responsable !

Après-midi : la plateforme logistique CLESUD

Intervenant : Benjamin Gilormini, directeur de la production. EPAD Ouest Provence

Qu'est ce que CLESUD ?

Crée en 2003, Clesud est une plate-forme logistique située entre Miramas et Grans, le triage de Miramas, le Grand Port de Marseille à Fos et sa zone industrielle, l'aéroport Marseille-Provence, ainsi que l'aire métropolitaine marseillaise. Clesud se positionne au carrefour de l'arc méditerranéen et de l'Europe du Nord par le couloir rhodanien, à mi-chemin entre Barcelone et Gênes. Le site de Grans-Miramas a été choisi pour son accessibilité routière, sa desserte ferroviaire et sa topographie adaptée.

La plateforme s'étend sur 280 hectares et offre de vastes surfaces dédiées à la logistique, elle est également équipée d'un terminal de 60 hectares pour le transport combiné rail-route. En 2011, on recensait 25 entrepôts qui hébergent 23 entreprises (NORBERT D'ENTRESSANGLE, UTI, Comasud, Michelin, Véolog, Système U, Maison du Monde, alinéa, Géodis, intermarché, Rexel, Carrefour, SLS, Pro à Pro Distribution, Sernam, Logiland (Nortène), Danone/Nestlé, Cofimex Staci, ADIL/GIFI, GSA Logistics, Logiprest, Novatrans et ID Logistics) et près de 2000 emplois (y compris les intérimaires et les saisonniers). Aujourd'hui il ne reste plus que des entrepôts non embranchés à occuper.



Quels sont les caractéristiques de la zone ?

La zone peut accueillir des trains qui peuvent mesurer plus de 700 mètres. Le terminal est long de 730 mètres et comprend 3 voies ferrées, 2 cours de manutention qui permettent d'effectuer les manœuvres des camions et les opérations de manutention, et 1 aire de stockage des conteneurs. 2 grues automotrices lourdes en assurent l'exploitation. Le faisceau est électrifié mais pas les entrepôts.

Clésud dispose de terrains viabilisés, embranchés fer pour la plupart, dotés de système de surveillance et de sécurité, de dispositifs de maîtrise des pollutions accidentelles, et de gestion des eaux pluviales.

Quel est l'objectif de la plateforme ?

Le terminal de transport combiné rail-route est un terminal permettant de transborder des conteneurs des camions sur les trains, et vice versa. Les marchandises acheminées par la route ou le rail sont traitées à Clésud puis redistribuées par les mêmes voies à tout le quart sud-est du pays. La plateforme s'inscrit dans la démarche du développement du transport combiné afin de favoriser le report modal des trafics de fret de la route vers le rail. L'objectif de la plateforme est donc de contribuer à un meilleur équilibre des trafics entre le mode routier et le mode ferroviaire et au développement d'une logistique éco-responsable.

CLESUD se veut être un des trois points du triangle logistique majeur de l'Europe du Sud, en complémentarité de Fos Distriport et l'aéroport Marseille Provence.

L'objectif est également d'être un moteur du développement local notamment par la création d'emplois.

De même, pour aller dans le sens du développement durable, l'un des projets du SME concerne l'amélioration de la qualité environnementale du secteur. Le Président, est particulièrement attaché à donner à Clésud une image forte et exemplaire en termes de développement durable (exemple pose de panneaux photovoltaïques).

Qui gère la plateforme ?

Différents acteurs jouent un rôle dans la gestion de la plateforme :

- ❖ Le Syndicat Mixte d'Équipement Euro Alpilles (SME), créé en 1995 c'est le maître d'ouvrage de la plate-forme logistique et du terminal de transports combinés. Il décide les orientations stratégiques. Il commande le financement, la programmation, le fonctionnement et la promotion du site et coordonne les différents partenaires. Le SME est administré par : le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence (avec 6 délégués titulaires), le Conseil Général des Bouches du Rhône (avec 3 délégués titulaires), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence (avec 1 délégué titulaire), le Conseil Régional PACA (avec 1 délégué titulaire).

- ❖ L'Établissement Public d'Aménagement et de Développement Ouest Provence (EPAD) est l'aménageur public de la zone. Il assure l'aménagement et la commercialisation de Clesud. L'EPAD est le premier interlocuteur des entreprises de la zone est c'est le relais auprès des instances économiques, juridiques et administratives locales. L'EPAD est une régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, à caractère industriel et commercial (EPIC). Cet établissement a été créé par le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) Ouest en janvier 2002. L'EPAD est administré par un Conseil d'Administration de 15 membres (dont 10 du San Ouest Provence) et un Directeur.

- ❖ La société Clesud Exploitation (groupe Novatrans), filiale de la SNCF, assure la gestion opérationnelle du chantier.

- ❖ La RDT (Régie Départementale des Transports) 13 assure l'entretien des voies, confiée par convention. RDT 13 s'occupe aussi d'acheminer les wagons entre le faisceau réception et le terminal par traction diesel. Une fois que le train est suffisamment complet, le locotracteur de la RDT 13 va amener le convoi jusqu'à la caténaire où il sera pris en charge par l'opérateur longue distance.

- ❖ CLESUD Association : les entreprises de la zone se sont regroupées au sein d'une Association Syndicale Libre, avec pour objectif de contribuer à la notoriété et au bon fonctionnement quotidien de la plateforme. La sécurité, la signalisation et la réflexion sur les équipements et services du futur centre de vie sont parmi ses préoccupations prioritaires. L'activité de cette association est développée en partenariat régulier avec l'Épad Ouest Provence pour l'aménagement et la Mission Promotion et Communication de Ouest Provence pour la communication et l'animation du site.

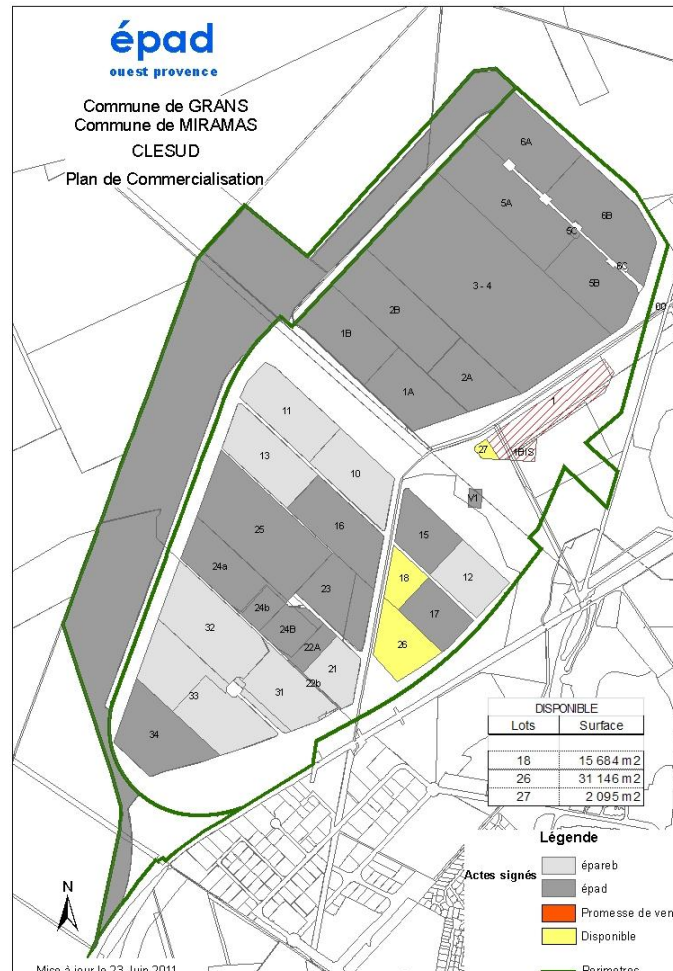
Qui paye quoi ?

La construction du terminal aura coûté 19 millions d'euros (dont 5 millions de l'Etat, 4,6 millions de la région, 4,6 millions du Département et plus d'un million de Ouest Provence, ainsi que 3,9 millions de la société Clesud Terminal). Plus d'1,2 millions d'euros ont été dépensés pour l'acquisition du matériel. Le syndicat mixte Euro-Alpilles, gestionnaire de Clesud, a également investi plus d'1,6 millions d'euros pour réaliser la voirie d'accès. La création du chantier de transport combiné a été réussie par une démarche d'appel à projet sur démarche PPP (partenariat public privé).

La stratégie du SME a été de ne pas vendre à plus de 50% la part aux investisseurs. Les investisseurs louent à des logisticiens.

La voie ferrée appartient à RFF qui facture sa gestion au SME qui prend donc en charge l'amortissement de l'investissement de l'électrification et la gestion. Cette charge est lourde pour le SME, d'autant que la part du transport combiné n'est pas encore rentable.

Les entrepôts souscrivent un contrat pour avoir des locaux sur le faisceau.



Qu'est ce qui freine l'essor de la plateforme ?

Malgré des objectifs ambitieux, dans les faits les résultats ne sont pas au rendez vous. Le trafic initial de deux trains par jour devait rapidement atteindre les trois trains quotidiens au bout de trois ans. Pourtant à l'heure actuelle, même si le chantier multimodal est opérationnel depuis cinq ans, un seul train par jour circule... En cause, les créneaux horaires ne conviennent pas aux entreprises.

Il y a un conflit entre l'entreprise de zone et l'entreprise ferroviaire. Fret SNCF souhaiterait pouvoir entrer sur le site à des horaires où Novatrans (gestionnaire du réseau) n'y ait pas. Novatrans ouvre le réseau jusqu'au chantier de réception 24h/24h mais l'accès aux entrepôts seulement en 2/8. Un problème de sûreté fait qu'ils n'ouvrent pas tout le temps. Mais cela pose donc un sérieux problème, on est à la limite des deux contrats, car en tant que développeur Novatrans a l'obligation d'ouvrir à tous les opérateurs tiers, pourtant dans la réalité cela ne se fait pas. Novatrans bloque tout et le fret ferroviaire tourne au ralenti

(mais pour rappel Novatrans a pour maison mère Geodis et ce sont plus des transporteurs routiers).

L'absence d'opérateurs industriels fait qu'il n'y a pas de flux qui remonte, les flux de marchandises vont vers la Région PACA et ne vont pas dans les 2 sens. Il restera à trouver d'autres pistes dans l'avenir pour équilibrer ces flux Nord/Sud.

Débriefing/conclusion de la journée

Pour M.Vigouroux, nous sommes à la croisée des chemins, on peut soit continuer le tout routier et aller vers le ferroutage de façon plus massive, tout le monde veut le fer, pourtant on voit une augmentation du nombre de camions...

Pour développer le ferroutage les outils existent, mais il faut absolument trouver des synergies parmi l'ensemble des élus de la Région, mais aussi avec les chargeurs, les opérateurs privés, les entreprises !

Monsieur Vigouroux nous attend sur les réflexions concernant l'espace, les flux, l'économie de marché. Il souhaite que nous puissions organiser ensemble une visite à Vintimille pour voir ce qu'il s'y passe et que nous puissions ainsi alimenter nos réflexions et avancer ensemble sur la question du report modal.

Pour Gilles Marcel, Secrétaire de Nosterpaca et pilote du réseau Transport et mobilité durable de l'URVN FNE PACA, l'objectif de la journée était de rassembler les différents acteurs pour comprendre ce qu'il se passe et comment fonctionne concrètement les outils que sont Miramas et Clesud.

Dans la région beaucoup de handicaps se sont accumulés. Nous avons l'impression d'être devant des obstacles insurmontables. Les promoteurs du report modal sont actuellement en construction de rapport de force, il faut qu'ils se mettent en capacité d'avoir des propositions et d'imposer des débats. Aujourd'hui, nous avons suffisamment de ressources et une capacité de dialogue. Mais tant que nous parlerons des infrastructures seulement nous n'y arriverons pas. Il faut parler des origines destinations, il faut que l'on connaisse les flux qui existent. Il faut réfléchir à ces problématiques en termes de clients, d'économie de marché. Sans oublier la question de l'opérateur qui fait tellement défaut dans le dispositif actuel.

Le prochain rendez vous est donc donné à Vintimille prochainement pour approfondir nos réflexions ensemble et surtout pour pouvoir être en capacité de faire des propositions pour agir.