

CONCERTATION SUR LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DE LA ZIP DE FOS (OAZIP)

COMPTE-RENDU DE LA TABLE RONDE FERROVAIRE n°1

1^{er} février 2022

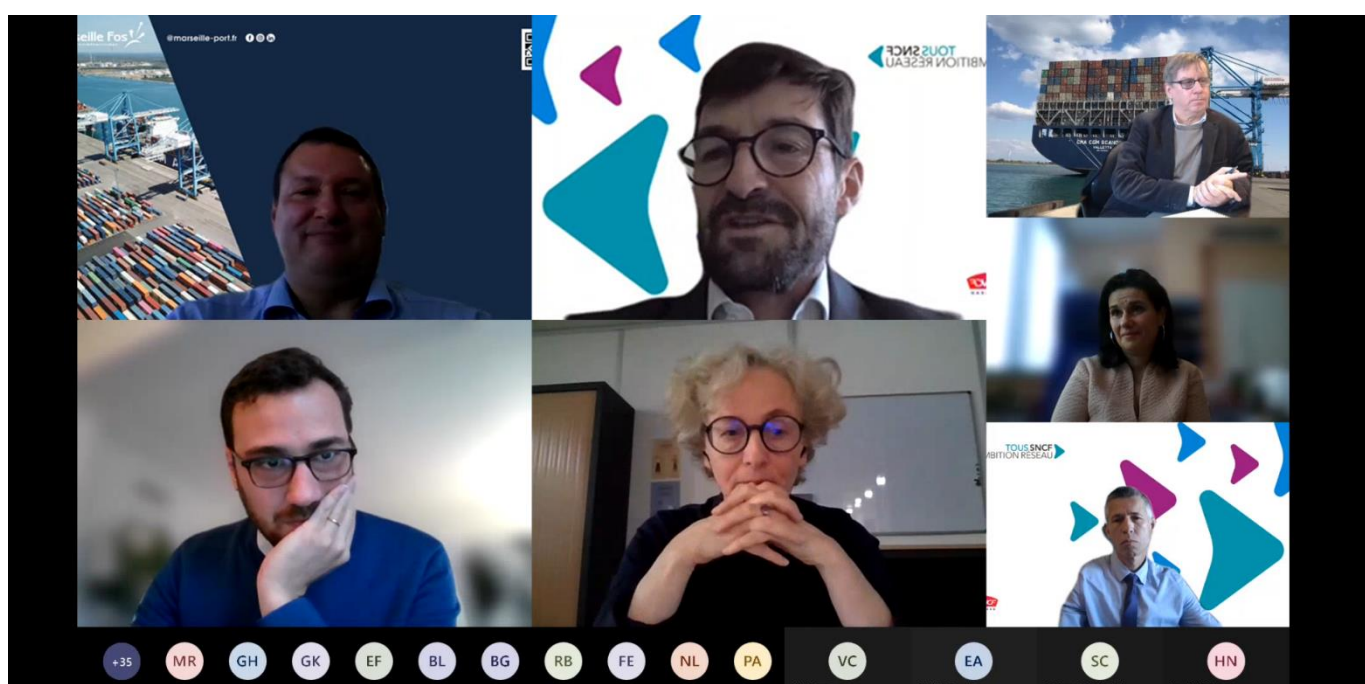


Table des matières

Déroulé de la réunion.....	3
Introduction.....	4
La chaîne de transport du combiné maritime de/vers les terminaux de Fos	4
Echanges sur la situation du maillon portuaire n°1 : la voie unique Viguerat – Malebarge	5
Echanges sur la situation du maillon portuaire n°2 : le(s) faisceau(x) de réception des trains	7
Echanges sur la situation du maillon portuaire n°3 : les gares maritimes	8
Conclusion	10

Pièces jointes en annexe

- ❖ Diaporama diffusé par les intervenants

Intervenants

- Hervé MARTEL, président du directoire du Grand Port Maritime de Marseille
- Claire MERLIN, directrice de la stratégie, du pilotage et des affaires juridiques au Grand Port Maritime de Marseille
- Hervé NADAL et Charles DUVAUX, cabinet Mensia

Animation et compte-rendu

Claude CHARDONNET et Hélène GALLINELLI, SYSTRA

Participants

La réunion de concertation s'est déroulée en visioconférence. Elle a réuni une quarantaine de participants.

Déroulé de la réunion

La réunion a duré 2h, de 10h00 à 12h00.

Introduction – Grand port maritime de Marseille

La chaîne de transport du combiné maritime de/vers les terminaux de Fos – Cabinet MENSIA

Echanges sur la situation du maillon portuaire n°1 : la voie unique Viguerat – Malebarge

Echanges sur la situation du maillon portuaire n°2 : le(s) faisceau(x) de réception des trains

Echanges sur la situation du maillon portuaire n°3 : les gares maritimes

Conclusion

Introduction

Claire MERLIN, directrice de la stratégie, du pilotage et des affaires juridiques au Grand Port Maritime de Marseille, remercie les participants pour leur présence. Elle indique que l'objectif de la réunion est de faire un point sur les réflexions conduites dans le cadre de la démarche OAZIP sur les questions ferroviaires.

Claude CHARDONNET, modératrice, présente le déroulé de la table ronde, qui débutera par une présentation du cabinet Mensia sur la chaîne de transport du combiné maritime de/vers les terminaux de Fos, suivie de trois temps d'échange. Un premier temps d'échange sur le lien entre le port et la ligne principale. Un deuxième temps sur la réception/préparation sur le faisceau de soutien et l'acheminement de/vers les terminaux. Un troisième temps sur le traitement des trains par les manutentionnaires des terminaux maritimes.

La chaîne de transport du combiné maritime de/vers les terminaux de Fos

Charles DUVAUX, cabinet MENSIA, indique que la chaîne du combiné maritime de et vers les terminaux de Fos dépend de plusieurs maillons dont la productivité respective permet la compétitivité de l'ensemble.

Il indique que deux de ces maillons sont situés dans l'hinterland du port :

- Les chantiers combinés inland constituent un premier maillon (Vénissieux Saint-Priest, Port Edouard Herriot, Loire-sur-Rhône, etc...), doté de cours de manutention en nombre et capacité suffisante pour traiter le trafic et d'un faisceau de réception / découpe / préparation des trains. Il y a, autour de ce maillon, un projet d'augmentation des capacités porté par SNCF Réseau, et notamment d'allongement des circulations. Ce maillon est complété par les cours ferroviaires du port Edouard Herriot.
- Un deuxième maillon est la ligne principale du réseau ferré national, à partir de laquelle les trains passent de la ligne voyageur vers la ligne fret du réseau ferré national. L'enjeu, sur ce maillon, est de disposer de sillons fret en nombre, en qualité (vitesse, gabarit, longueur) et en disponibilité horaire suffisants pour faire circuler les trains sans trou de régime.

Charles DUVAUX indique que Mensia a par ailleurs décompté trois maillons principaux sur la circonscription portuaire, qui font l'objet de la table-ronde :

- La ligne de fret qui va de Lavalduc au secteur de Malebarge, et notamment sa portion en voie unique à partir du poste du Viguerat, qui constituent l'un des principaux risques de facteur limitant. L'enjeu, sur ce maillon, est de disposer de sillons en nombre suffisant aux horaires demandés pour l'arrivée et le départ des trains.
- Le faisceau de réception actuellement situé sur le môle central Graveleau, sur le réseau ferré portuaire, servant à découper, préparer et assembler les trains.
- Les terminaux de manutention situés sur les terminaux maritimes. L'enjeu, sur ce maillon, est de disposer des infrastructures et des moyens pouvoir accueillir les trains et réaliser les

manutentions dans le temps dont dispose l'opérateur ferroviaire entre ses horaires d'arrivée et de départ.

Charles DUVAUX souligne qu'un facteur limitant sur l'un de ces maillons limite l'ensemble de la chaîne.

Il explique que les échanges de la table-ronde doivent permettre de déterminer s'il existe aujourd'hui un enjeu de saturation de chacun des trois maillons situés sur la circonscription portuaire, d'échanger autour des indicateurs permettant d'affirmer ou d'infirmer cet enjeu, et, à partir de ces indicateurs, de détecter le moment où la chaîne pourrait commencer à rencontrer des problèmes de saturation. Il indique qu'il s'agit également d'échanger autour des évolutions les plus pertinentes pour améliorer la capacité de l'infrastructure et du service rendu, et permettre le développement du ferroviaire. Il souligne que ce développement doit être plus rapide que celui du trafic maritime pour réduire nettement les externalités négatives du port notamment en termes de transport routier.

Echanges sur la situation du maillon portuaire n°1 : la voie unique Viguerat – Malebarge

Charles DUVAUX indique qu'il n'y pas aujourd'hui d'enjeu de saturation de la voie unique Viguerat – Malebarge, qui permet de faire circuler environ 4 trains par heure en sens unique, ce qui est suffisant pour répondre au trafic actuel généré soit par les terminaux maritimes, soit par la zone logistique de Distriport.

Il précise néanmoins qu'un risque de saturation de cette voie existe à moyen terme en cas de développement très important du fret, pouvant générer une impossibilité de faire circuler un train supplémentaire à l'horaire demandé, notamment en cas de développement de services en horaires décalés générant des circulations inversées.

Il présente les évolutions possibles et enjeux d'adaptation de cette infrastructure. Il indique qu'une évolution possible est la mise en place d'évitements pour le croisement des trains. Une autre évolution possible est le doublement de la voie unique sur toute sa longueur, qui présente des enjeux d'artificialisation et représenterait un montant important. Une autre évolution serait la modernisation de la signalisation pour accélérer la capacité de production de la voie en heure de pointe.

Il indique que les indicateurs clés identifiés par Mensia pour déterminer le besoin d'amélioration de l'infrastructure sont le nombre de sillon par heure (à l'heure actuelle 4 en sens unique ou 2 en sens inverse) et le taux de demandes non adressables dans les 15 minutes autour de l'horaire réclamé.

❖ Echanges

S'agissant des points potentiels de congestion sur la portion entre les sites de Graveleau et le raccordement de Lavalduc, **Thierry JACQUINOD, SNCF Réseau**, indique que la zone la plus contrainte en termes de capacité est la voie unique située entre Viguerat et Malebarge, du fait notamment d'une limitation temporaire de vitesse, qui sera levée en 2026.

Il souligne qu'il convient de vérifier quel faisceau de réception il faut avoir pour permettre d'expédier et également quelle infrastructure est nécessaire entre ces deux points pour absorber des évolutions à la hausse du trafic. Il indique qu'il est important d'avoir un plan d'ordonnement type.

Hervé MARTEL, président du directoire du Grand Port Maritime de Marseille, indique qu'il convient de préciser un ordre de grandeur du chiffre et du calendrier au plus tôt.

Elisabeth AYRAULT, présidente du conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Marseille, demande qui financera les développements ferroviaires sur le domaine portuaire.

Caroline VILLE, cheffe de projet au sein de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, demande quelle est l'échéance de saturation du réseau.

Elle demande par ailleurs si les trains actuels sont des trains longs et s'il y a des possibilités de les allonger plutôt que de mettre en place une infrastructure supplémentaire.

Hervé NADAL, cabinet Mensia, explique que l'échéance de saturation dépend du nombre de trains par jour entrant et sortant de Graveleau et de l'horloge des horaires d'arrivée et de départ.

Il indique que si tous les trains arrivent tôt le matin et partent tard le soir, et qu'il n'y a pas ou peu de croisement, la capacité actuelle est suffisante.

Il indique que Mensia n'envisage pas de saturation avant 2033-2034 dans les hypothèses les plus fortes en termes de report modal, sauf dans l'hypothèse de la réalisation d'un troisième terminal à conteneur sur le môle Graveleau et d'un développement très important du combiné continental depuis et vers les entrepôts.

Il souligne que la contrainte de l'ensemble des maillons du combiné se situe au niveau du temps nécessaire aux opérateurs pour charger et décharger l'ensemble des trains du combiné. Il explique que le sujet de la saturation peut commencer à se poser en cas d'augmentation des fréquences par le même opérateur sur le même axe.

Thierry JACQUINOD indique que des travaux très structurants sont menés sous l'égide des services de l'Etat pour structurer le réseau, prévoir les investissements et organiser un plan d'exploitation aux horizons 2025-2030, mais aussi à plus long terme. Il explique que les plans d'exploitations sur la partie la plus structurante du réseau vont être finalisés dans le courant de l'année 2022. Il souligne qu'il est intéressant que le raccordement local puisse se faire dans ces mêmes horizons, sur le réseau du port, pour s'assurer que ce qui est imaginé sur le port est compatible avec les parties longues distance des sillons et inversement.

Il indique qu'il ne sait pas à ce stade qui sera le maître d'ouvrage de ces développements et qui les financera.

Alexandre PEREZ, syndicat CGT des dockers et ouvriers portuaires du Golfe de Fos, indique qu'avant d'aborder la question des financements, il convient d'identifier les besoins et les ambitions de la ZIP de Fos. Il souligne qu'il convient de savoir quel pourcentage de conteneur est aujourd'hui traité via le réseau ferré et quelles sont les ambitions de développement, pour avoir une vision plus claire du nombre de trains qui pourraient entrer et sortir de la ZIP de Fos.

Il souligne qu'il ne passe pas que des conteneurs sur la voie unique Viguerat – Malebarge, mais aussi les poubelles de Marseille, ainsi que la bauxite. Il demande si ces trafics sont pris en compte dans l'analyse.

Il s'interroge sur le nombre de trains que peut faire entrer le réseau national dans l'embranchement et sur le nombre de trains qui peuvent être envoyés depuis la voie unique vers le réseau national.

Il souligne que le développement du port ne peut pas se faire que par le développement de la voie ferrée.

Hervé NADAL indique que le port et SNCF Réseau disposent d'une photo précise de toutes les circulations pour l'année 2019, et qu'un travail a été réalisé sur les projections de trafic à horizon 2025-

2030, qui a pris en compte le combiné maritime, continental et tous les trains du conventionnel. Il indique que ces données vont servir à mesurer les besoins en prenant en compte les ambitions de développement.

Echanges sur la situation du maillon portuaire n°2 : le(s) faisceau(x) de réception des trains

Charles DUVAUX indique que le premier enjeu sur le faisceau de réception est la longueur de trains. Il explique que la longueur des voies du faisceau limite la longueur des trains pouvant circuler sur l'ensemble de l'axe. Il souligne que cet enjeu est non négligeable, car des trains plus longs permettent de mieux amortir le coût de traction du train et donc d'améliorer la compétitivité globale du transport ferroviaire.

Il explique que le faisceau actuel est situé dans une zone contrainte, entre la zone de service portuaire et la ZSP 2. Ce faisceau est en oblique, ne laissant quasiment aucune possibilité dans l'aménagement actuel d'allonger les voies. Un déplacement du faisceau serait nécessaire pour allonger les voies en cas de besoin d'accueillir des trains de 850 voire 1000 mètres.

Charles DUVAUX indique qu'un deuxième enjeu sur le faisceau de réception est le nombre de voies.

Il présente les évolutions possibles pour répondre à ces enjeux :

- L'allongement et l'augmentation du nombre de voies ;
- Le déplacement du faisceau en le localisant de manière à limiter les temps de manœuvres et les cisaillements de voies ;
- Le développement de trains-blocs à destination de l'un ou l'autre des terminaux pour limiter les manœuvres sur le faisceau ;
- La mise en place d'un lien entre les deux gares maritimes pour éviter une découpe sur le faisceau ;
- Une meilleure répartition des horaires de départ / arrivée des trains (en lien avec les sillons longue distance).

Il indique que les indicateurs clés identifiés par Mensia pour déterminer le besoin d'adaptation de l'infrastructure sont :

- La part des trains nécessitant une découpe ;
- Le nombre de voies disponibles par heure ;
- La longueur des voies disponibles ;
- Le taux de demandes non adressables.

❖ Echanges

Eric CHAMPEYROL, directeur général de Naviland Cargo, souligne qu'aujourd'hui, 90% des problèmes pour l'accession en maritime et en combiné maritime sur le port de Fos viennent de la capacité de réception portuaire et de la capacité de manutention.

Il indique que l'extension de la capacité de stockage pour la manutention permettrait de régler le problème du faisceau et des sillons amonts, ainsi que le problème des manutentionnaires qui pourraient alors lisser la charge de travail et l'optimiser.

Frédérique ERLICHMAN, directrice commerciale et marketing chez NOVATRANS GREENMODAL, indique partager ce qu'a indiqué Eric CHAMPEYROL sur la capacité de stockage et de réception portuaire. Elle ajoute le point de la longueur des voies sur Seayard, qui limite les capacités de manutention et les volumes qui pourraient être apportés sur ce terminal.

Charles DUVAUX demande si l'enjeu d'allongement des voies sur le faisceau répond à un besoin des opérateurs de transport combiné.

Hervé NADAL précise la question en demandant si des trains de 850 mètres seraient utiles et correspondraient à un besoin pour le combiné maritime.

Eric CHAMPEYROL indique que le souhait des opérateurs est de développer les capacités. Il précise néanmoins que les terminaux inland ne permettent pas aujourd'hui de traiter sur leurs faisceaux, notamment à Lyon, des trains de 850 mètres.

Echanges sur la situation du maillon portuaire n°3 : les gares maritimes

Charles DUVAUX indique que l'enjeu, sur les terminaux maritimes, est la capacité à réceptionner et travailler de manière concomitante une longueur de train suffisante, ainsi que la question de productivité et donc du nombre de manutentions réalisables par heure. Il souligne que tout cela dépend aussi des contraintes horaires d'arrivée et de départ des trains.

Il note que les facteurs limitants sont aujourd'hui la longueur des voies et la capacité de traitement des trains par heure sur les deux terminaux maritimes.

Il indique que les évolutions possibles sont la mise en place de portiques de manutention permettant le traitement de plusieurs trains en même temps, l'augmentation du nombre de voies, l'augmentation de la longueur des voies de traitement, et l'augmentation des amplitudes horaires de traitement des trains.

Il indique que Mensia a réfléchi à des indicateurs permettant d'objectiver la source des problématiques de longueur de voie, de productivité horaire de la manutention et de disponibilité horaire des trains :

- Le linéaire de voies disponible par heure ouvrable ;
- Le nombre total de (dé-)chargements commandés par heure de mise à disposition des rames ;
- Le nombre total de (dé-)chargements réalisés par heure de mise à disposition des rames.

❖ Echanges

Louis JONQUIERE, directeur général d'Eurofos, reconnaît que les chantiers ferroviaires maritimes sont un point dur, dû à la capacité de traitement maximum des infrastructures qui est aujourd'hui quasiment atteinte.

Il indique qu'Eurofos porte un projet d'évolution à moyen terme (2 ans) consistant à déplacer le chantier ferroviaire, à créer 4 voies de plus de 600 mètres de long et deux portiques ferroviaires.

Il souligne les difficultés d'exploitation liées aux retards d'entrée des rames, coupées et torturées. Il insiste sur la nécessité d'une arrivée des trains à l'heure, pour pouvoir optimiser les opérations de chargement et déchargement.

Jakob SIDENIUS, directeur général de Seayard, indique que Seayard dispose de 4 voies de 800 mètres de long, mais ne dispose pas de portiques ferroviaires. Il explique qu'un objectif d'industrialisation du chantier de Seayard est poursuivi, avec l'installation d'un portique ferroviaire en 2024. Il indique que la capacité théorique des installations est aujourd'hui suffisante mais souffre du manque de flexibilité

pour faire face à l'imprévu. Il souligne que le modèle économique reste à inventer entre l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique, pour que les investissements puissent se réaliser.

Stéphane COPPEY, administrateur de France Nature Environnement 13, considère que l'étude présentée par Mensia positionne bien le sujet.

Il interroge le GPMM sur la qualité des sillons et le cadencement des sillons fret sur le port de Marseille Fos.

Il note que la voie unique Viguerat – Malebarger permet de faire circuler 4 trains par heure dans un sens donné, tel qu'indiqué par Mensia. Il souligne que cela implique beaucoup de trains à insérer sur le réseau ferroviaire, soit dans la Vallée du Rhône, soit vers le sud-est et le sud-ouest de la France. Il se demande si un surplus de train trouverait sa place dans le réseau.

Il demande l'avis de Mensia sur le projet de raccordement des deux faisceaux sur Graveleau. Il demande dans quelle mesure il répond à ce qui a été dit lors de la table ronde.

Il appelle à envisager et analyser l'idée d'un modèle de développement différent du modèle actuel, permettant d'étaler le travail dans la journée et de cesser de concentrer les envois et réception de trains et les opérations de chargement/déchargement sur les périodes du matin et du soir. Il propose un modèle de navettes vers un site d'assemblage des trains, sur la plateforme de Miramas.

Il demande s'il est possible de poser un conteneur directement sur un train, sans passer par une aire de stockage.

Hervé NADAL indique que le projet de raccordement des deux faisceaux sur Graveleau apparaît fonctionnellement comme un bon projet.

Il revient sur la deuxième question de Stéphane COPPEY. Il indique qu'il serait intéressant d'avoir des trains du multimodal dans du réticulaire 2h, ou au moins certaines plages du réticulaire 2h. Il indique que Mensia a étudié un scénario de doublement voire de triplement du multimodal sur la ZIP de Fos. Il souligne néanmoins que la culture du saut de nuit reste encore très forte et qu'il faut vérifier que logistiquement, ces sillons répondent à une demande des opérateurs.

Eric CHAMPEYROL indique que les hubs, que ce soit dans le transport routier ou ferroviaire, sont pertinents quand il n'y a pas de volumes et qu'il n'est pas possible de massifier pour augmenter la part du report modal.

Il souligne que le problème sur le port de Fos n'est pas un problème de volume, mais un problème d'accessibilité, et explique que toute rupture de charge en amont est coûteuse, polluante et non efficiente. Il indique ainsi que les hubs sont un modèle à ne pas reproduire pour la partie maritime.

Stéphane COPPEY souligne que, depuis des années, la réponse faite par les opérateurs concernant l'impossibilité d'utilisation du triage de Miramas est toujours la même. Il se dit stupéfait que les acteurs refusent d'imaginer de fonctionner autrement. Il considère que cette solution mérite d'être étudiée.

Il indique que s'il n'est pas possible d'assembler en pleine journée des trains complets sur les terminaux maritimes ou en arrière des terminaux au niveau de Graveleau, il faut trouver une solution de développement et s'attacher à exploiter au maximum les outils à disposition.

Philippe BION, chef du département ingénierie du GPMM, revient sur la question sur la liaison des deux faisceaux des gares maritimes. Il indique que le GPMM travaille sur le point de congestion imaginé sur les gares maritimes et a lancé un programme d'investissement de 22 millions d'euros, qui devrait aboutir en 2023-2024 à la mise en service de faisceaux modernisés permettant la mise en place d'un portique ferroviaire. Il précise que les faisceaux sont conçus de sorte que leur raccordement pour en faire un faisceau unique très long, soit possible si la demande et le besoin sont exprimés. Il indique qu'un tel aménagement, qui permettrait de recevoir les trains longs, viendrait télescoper le faisceau de réception de Graveleau et supposerait de placer ailleurs le faisceau de réception.

Hervé NADAL souligne qu'il n'y a pas d'irréversibilité du choix.

Frédérique ERLICHMAN revient sur la question de la rupture de charge sur la gare de triage de Miramas. Elle indique que la proposition de Stéphane COPPEY n'est pas hors de propos et semble être une possibilité à étudier. Elle explique que le choix dépend de la longueur du sillon et de la distance à parcourir.

Louis JONQUIERE revient sur la question de Stéphane COPPEY sur la capacité à charger directement un train sans passer par une zone de stockage. Il indique que d'un point de vue idéal, c'est ce qu'il faudrait faire, mais que du point de vue de la réalisation, c'est extrêmement compliqué à mettre en œuvre.

Karim TOUATI, SNCF Réseau, revient sur la question de l'estimation de l'aménagement des installations ferroviaires. Il précise que cette estimation dépend de la nature des installations, impliquant des ordres de grandeurs qui peuvent très variables.

S'agissant du calendrier de tels investissements, Il indique que la genèse d'un projet ferroviaire se situe entre 5 et 8 ans, sans tenir compte de la capacité ou pas à recueillir les financements.

Alexandre PEREZ indique ne pas comprendre le point de vue de Stéphane COPPEY. Il appelle à sortir des positions dogmatiques et à arriver sur le fait du développement portuaire. Il souligne que se posent toujours les mêmes clivages et que pour envisager le développement du port, il faut pouvoir envisager une artificialisation au-delà de l'existant pour ne pas développer des solutions à minima.

Conclusions

Hervé MARTEL revient sur les points clés évoqués au cours de la table ronde. Il indique retenir qu'une feuille de route est à écrire à 5 ans sur les terminaux maritimes et sur le réseau, avec un potentiel d'amélioration considérable. Il précise qu'il ne s'agit pas d'un sujet d'OAZIP, mais que cela constitue un sujet préalable. Il souligne qu'il n'est pas possible d'envisager la réalisation d'infrastructures nouvelles avant d'avoir optimiser l'exploitation des infrastructures actuelles. Il indique que le point de départ préalable à la réalisation de toute nouvelle infrastructure est une situation optimisée, qu'il faut décrire avec SNCF Réseau et les opérateurs de terminaux à conteneur.

Il note par ailleurs le besoin d'avoir une vision commune et partagée sur l'ambition en termes de trafic, pour ensuite conclure sur la solution à choisir.

Il souligne qu'un chantier opérationnel se dessine, divise en deux sous-chantiers, celui des terminaux et celui des réseaux, avec une mise en œuvre opérationnelle à horizon 5 ans.

Hervé NADAL souligne que deux questions se posent : celle de savoir comment optimiser les opérations permettant de développer beaucoup le multimodal et celle de savoir ce que cela signifie en termes d'infrastructures.

Il indique que dans le cadre de la réflexion sur le corridor Méditerranée Rhône-Saône, les opérateurs de combiné signalent qu'ils n'arrivent pas à charger leurs trains de manière correcte dans les gares maritimes.

Il explique qu'il faut traiter simultanément les sujets depuis l'inland et les gares maritimes, de manière à ne pas faire des investissements frustratoires, qui seront finalement inutiles. Il indique qu'il faut pour cela vérifier que le nouveau schéma de référence qui va être construit, prenne en compte les optimisations nécessaires et raisonne en termes de nombre et d'horaires de trains, de façon à faire l'horloge des arrivées/départs souhaités et les traduire sur chacun des segments, y compris sur le réseau ferré national.

Il s'agit de vérifier que les goulets d'étranglement sont bien pris en compte.

Hervé MARTEL propose aux participants de tenir une deuxième table-ronde dans quelques semaines, pour travailler à un plan, compléter la vision des scénarios possibles de l'activité ferroviaire traduits en

nombre de trains, et traiter de la pertinence des grands investissements en faisceau et en doublement et des échéances en fonction des scénarios retenus.

Karim TOUATI trouve très pertinente et intéressante la segmentation décrite par Hervé MARTEL. Il indique que les réponses qui peuvent être amenées à court et moyen terme préparent la vision stratégique à long terme qui est celle de l'OAZIP.

Hervé MARTEL conclut la réunion et donne rendez-vous aux participants mi-mars pour la deuxième table-ronde ferroviaire.