

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

COMPTE-RENDU DE LA TABLE RONDE FERROVAIRE n°2

18 mars 2022

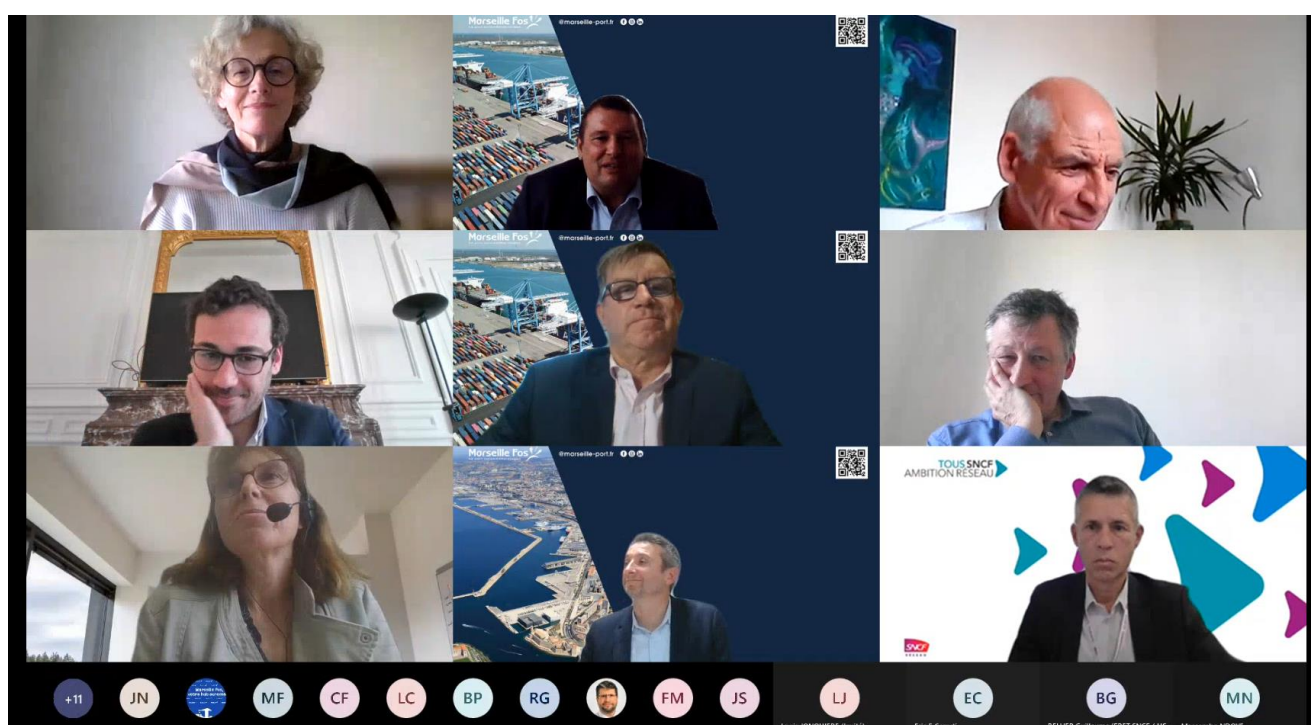


Table des matières

Déroulé de la réunion.....	2
Introduction.....	3
Projet d'augmentation des capacités de traitement des gares maritimes (horizon 2025)	3
❖ Échanges.....	4
Quel scénario envisageable pour libérer les capacités à plus long terme (horizon 2035/2040) ?	6
Enjeux et aménagements sur le réseau national pour l'amélioration de la desserte ferroviaire de la ZIP de Fos.....	7
Débats et réactions des participants sur la vision et les projets présentés	7
Synthèse conclusive et enseignements pour l'OAZIP 2040	11

Intervenants

- Hervé MARTEL, président du directoire du Grand Port Maritime de Marseille
- Elisabeth AYRAULT, présidente du Conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Marseille
- Philippe BION, chef du département Ingénierie, Grand Port Maritime de Marseille
- Fabien PASTOUR, chef de service Ferroviaire et Politique de maintenance, Grand Port Maritime de Marseille
- Karim TOUATI, directeur territorial de SNCF Réseau en Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Animation et compte-rendu

Claude CHARDONNET et Héléne GALLINELLI, SYSTRA

Participants

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

Déroulé de la réunion

La réunion a duré 2h, de 14h00 à 16h00.

Introduction – Grand port maritime de Marseille

Projet d'augmentation des capacités de traitement des gares maritimes (horizon 2025) – GPMM
Temps d'échanges avec les participants

Quel scénario envisageable pour libérer les capacités à plus long terme (horizon 2035/2040) ? – GPMM
Temps d'échanges avec les participants

Enjeux et aménagements sur le réseau national pour l'amélioration de la desserte ferroviaire de la ZIP de Fos – SNCF Réseau
Temps d'échanges avec les participants

Débats et réactions des participants sur la vision et les projets présentés – GPMM

Synthèse conclusive et enseignements pour l'OAZIP 2040 – GPMM

Introduction

Hervé MARTEL, président du directoire du Grand Port Maritime de Marseille, explique que cette deuxième table-ronde ferroviaire doit permettre d'avoir une vision collective du phasage des investissements publics et privés qui sont nécessaires pour améliorer la cadence de traitement des trains, la capacité de stockage sur les gares, et globalement, augmenter la performance du système ferroviaire. Il rappelle que cette table-ronde s'inscrit dans le cadre de la démarche OAZIP. Les travaux doivent alimenter la réflexion sur les perspectives d'aménagement de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos.

Claude CHARDONNET, modératrice, présente le déroulé de la table ronde, qui s'organise autour des séquences suivantes :

- Une séquence présentée par le GPMM, sur la question de l'augmentation des capacités de traitement des gares maritimes à l'horizon 2025, suivie d'un temps d'échanges avec les participants ;
- Une séquence présentée par le GPMM, sur le scénario envisageable pour libérer les capacités à plus long terme (horizon 2035/2040) ;
- Une séquence présentée par Karim TOUATI, SNCF Réseau, sur les enjeux et aménagements sur le réseau national pour l'amélioration de la desserte ferroviaire de la ZIP de Fos
- Une séquence de débats et réactions des participants sur la vision et les projets présentés.

Projet d'augmentation des capacités de traitement des gares maritimes (horizon 2025)

Philippe BION, chef du département ingénierie du GPMM, souligne que les gros enjeux de développement de la ZIP de Fos à court terme se situent sur le secteur de Graveleau, où des investissements importants ont eu lieu ces dernières années sur la partie nautique, dans le but d'accroître les capacités de stockage mais aussi d'améliorer les dessertes terrestres et notamment la desserte ferroviaire.

Il présente le schéma du réseau ferroviaire de la zone de Fos (voir diaporama diffusé lors de la réunion).

Il rappelle les trois axes de travail principaux identifiés lors de la première table ronde :

- Un axe prioritaire concernant les terminaux de manutention situés sur les terminaux maritimes, qui doivent disposer des infrastructures et des moyens pour accueillir les trains et réaliser les manutentions dans le temps dont dispose l'opérateur ferroviaire entre ses horaires d'arrivée et de départ ;
- Un axe concernant le besoin d'augmentation de la capacité du faisceau de réception / découpe / préparation des trains ;
- Un axe concernant la ligne fret qui va de Lavalduc au secteur de Malebarge, et notamment sa portion en voie unique à partir du poste du Viguerat, qui doit disposer de sillons en nombre suffisant aux horaires demandés pour l'arrivée et le départ des trains.

Il présente des données sur le trafic ferroviaire de Graveleau, notamment sur le volume de conteneurs traités en 2020 par la voie ferrée, qui représente 176 846 EVP ; sur le nombre de circulations par jour sur une période récente (entre le 8 et le 14 mars) ; ainsi que sur les principales origines et destinations directes du trafic en fonction des entreprises ferroviaires intervenant sur le réseau de la ZIP de Fos.

Ili présente par ailleurs l'infrastructure portuaire sur laquelle repose ce trafic, notamment le faisceau de réception de Graveleau et les deux principaux terminaux à conteneurs de la Darse 2 avec des infrastructures ferroviaires de dessertes accrochées au faisceau de réception (*voir diapositive 9 du diaporama projeté en réunion*).

Il détaille le mode d'exploitation des installations ferroviaires de Graveleau. Il indique qu'aujourd'hui, tous les trains passent par le faisceau de réception, composé de 8 voies électrifiées. Il explique que les opérations de chargement et déchargement sont réalisées sur ce faisceau, en l'absence d'installation sur les terminaux permettant la réception de trains complets. Il souligne que ces opérations (les opérateurs portuaires déchargent les rames puis les rechargent en formant des coupons par destinations) nécessitent beaucoup de manœuvres et une occupation importante du faisceau de réception (autant de voies que de destinations).

Il indique que les projections de trafic prévoient une croissance du trafic de 205 000 EVP aujourd'hui à plus de 355 000 EVP à l'horizon 2030 et plus de 552 000 EVP à l'horizon 2040.

Il souligne la nécessité de regarder de près les capacités des différents maillons de la chaîne ferroviaire, dans le cadre ces projections de croissance. Il explique que la capacité de traitement s'examine au travers de trois critères :

- La capacité de circulation de la ligne de desserte ;
- La capacité d'accueil sur Graveleau ;
- La capacité des faisceaux de manutention.

Il explique que les faisceaux de manutention des terminaux sont aujourd'hui très proches d'un niveau de saturation. Il souligne ainsi le besoin de faire évoluer la capacité d'accueil sur ces faisceaux, pour améliorer la productivité, la fiabilité et l'économie du système. Il indique que l'amélioration de la capacité et de la productivité sur les faisceaux de manutention et sur le faisceau de réception reposent sur les axes de travail suivants :

- La réalisation d'une infrastructure adaptée pouvant recevoir des trains longs directement sur les faisceaux de manutention ;
- Un outillage sur les faisceaux de manutention ;
- Une meilleure organisation et gestion des flux entre les faisceaux de manutention et le faisceau de départ/ réception.

Il indique que le Port a déjà engagé un certain nombre d'études et de travaux préparatoires visant à relier les faisceaux de manutention des deux terminaux, afin de pouvoir faire passer des trains complets d'un terminal à l'autre sans avoir à retransiter par le faisceau de réception de Graveleau. Cet aménagement est appelé « la virgule ». Une autre opération consiste à réaliser une entrée directe vers la branche Seayard depuis le réseau ferroviaire portuaire. Il est en outre prévu la création d'un nouveau faisceau de manutention sur le terminal PortSynergy Eurofos, composé de voies de 150 mètres de long et de portiques. Philippe BION présente une série de vues des aménagements envisagés (*voir diapositives 13 à 18 du diaporama*).

Il souligne, pour conclure, l'investissement sur l'infrastructure ferroviaire devra s'accompagner d'investissements sur la partie outillage, qui permette d'optimiser le traitement des trafics actuels et de donner la capacité nécessaire au traitement des trafics projetés.

❖ Échanges

Stéphane COPPEY, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône, demande quelle est la tranche horaire d'arrivée des trains le matin et de départ des trains le soir.

Il note qu'il est indiqué dans le diaporama de présentation qu'il n'y a pas de plan de chargement imposé par OTC, s'agissant du chargement et déchargement des trains sur les installations ferroviaires de Graveleau. Il demande des précisions sur ce sujet.

Philippe BION, GPMM, indique que les premiers trains arrivent vers 5h le matin et continuent d'arriver jusqu'à 10h environ. Il indique que Fabien PASTOUR, qui gère l'exploitation, pourra apporter des éléments plus précis sur ce sujet.

Concernant la deuxième question de Stéphane COPPEY, il explique que les faisceaux de manutention des terminaux ne permettent pas aujourd'hui de recevoir des trains longs entiers. Il y a donc nécessité de livrer les trains par morceaux sur les différentes voies, entraînant des manœuvres entre le faisceau de réception et le faisceau de manutention.

Stéphane COPPEY, FNE 13, demande comment sont constitués les coupons dans l'autre sens.

Fabien PASTOUR, GPMM, explique que le graphique théorique de manœuvres est préparé la veille et diffusé à toutes les entreprises ferroviaires censées manœuvrer.

S'agissant des horaires d'arrivée et de départ, il indique qu'il y a une alternance de vagues d'arrivées et de départs, par lots de trois trains, sur des phases de 2h. Ce fonctionnement par lots vise à maximiser le potentiel de la ligne entre la ZIP et Coussoul. La première vague de départs a lieu le matin à partir de 5h-5h40. Les derniers trains au départ sont dans la nuit, vers 3-4h du matin.

Stéphane COPPEY, FNE 13, note que la modernisation de la signalisation évoquée lors de précédent échange devrait permettre d'augmenter la capacité de traitement des trains. Il demande à quelle cadence se succèdent les trains avec la signalisation actuelle.

Fabien PASTOUR, GPMM, indique qu'il y a aujourd'hui 15-20 minutes maximum entre deux trains. Le fait de traiter tous les trains dans un sens permet d'augmenter les capacités de la ligne.

Hervé MARTEL, GPMM, souligne que le projet d'augmentation des capacités de traitement des gares maritimes doit permettre une amélioration significative des conditions d'exploitation à horizon de 2 ans. Il rappelle que trois fonctionnalités sont améliorées de façon considérable :

- La longueur des faisceaux de réception sur les terminaux ;
- La connexion entre les deux faisceaux d'une part, et entre Seayard et l'extérieur d'autre part ;
- Avec l'investissement des opérateurs de terminaux dans les portiques ferroviaires, la possibilité de charger sur tous les rails du faisceau en même temps, alors qu'aujourd'hui la modalité de chargement par *reach stackers* impose une contrainte d'exploitation importante.

Guillaume BELLIER, FRET SNCF, demande confirmation de la longueur utile envisagée pour le nouveau terminal (il relève que Philippe BION a parlé de 680 mètres linéaires, alors que le diaporama de présentation évoque 635 mètres linéaires). Il demande par ailleurs pourquoi une longueur plus importante n'est pas envisagée, sachant qu'une longueur de 680 mètres imposera à nouveau des recompositions de trains pour pouvoir faire des trains longs au départ de Fos Gravelleau.

Philippe BION, GPMM, indique que la capacité du portique est poussée à son maximum. Il souligne que les développements se font sur un terminal existant, avec une configuration bornée de part et d'autre par des aménagements. Il indique que l'idée est que le train n'ait pas besoin d'être coupé. Le train pourra être poussé d'un côté ou de l'autre, car l'extrémité du faisceau dispose de voies de sortie de machines sur lesquelles il est compliqué de faire passer les portiques.

Quel scénario envisageable pour libérer les capacités à plus long terme (horizon 2035/2040) ?

Philippe BION, GPMM, indique qu'une réunion est prévue en avril avec les opérateurs de manutention et les entreprises ferroviaires pour échanger sur les détails techniques des aménagements de court terme. Il souligne que cette première phase d'aménagements va permettre de résoudre la problématique de l'augmentation des capacités des terminaux de manutention.

Il explique qu'il convient par ailleurs d'anticiper la deuxième phase d'aménagements, qui doit notamment permettre de résoudre la problématique des faisceaux de départ et d'arrivée des trains. Il s'agit de traiter le sujet de l'augmentation des capacités à plus long terme face à la croissance des trafics attendue à l'horizon 2035-2040.

Philippe BION indique que la deuxième phase d'aménagements est nécessaire pour ne pas saturer les faisceaux de manutention sur les terminaux. Une fois que les trains sont chargés, il faut qu'ils en sortent pour libérer la place aux autres trains. Il y a un besoin de zones tampons.

Philippe BION explique qu'actuellement, les acteurs s'appuient sur le faisceau de Graveleau et le faisceau de PortSynergy. Il indique que dans la phase 2 d'aménagements, l'idée serait de relier ces deux faisceaux. Cela entraînerait toutefois un télescopage du faisceau de départ et réception des trains, qui serait repositionné en amont des installations. Les aménagements consisteraient également à poursuivre l'amélioration des faisceaux de manutention et optimiser l'utilisation des outillages. Les outillages qui seront installés de part et d'autre auront les mêmes caractéristiques géométriques.

Philippe BION présente les deux options à l'étude s'agissant du repositionnement du faisceau de départ/réception des trains. Une première option consiste à s'appuyer sur le faisceau de Port Saint Louis existant, qui serait à requalifier et allonger. Une deuxième option consiste à réaliser le faisceau de départ/réception au niveau des Enfores.

Caroline VILLE, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, interroge Philippe BION sur la bascule entre la phase 1 et la phase 2 d'aménagements. Elle demande à partir de combien de trains il serait nécessaire de déplacer le faisceau de réception.

Philippe BION, GPMM, indique qu'à ce stade, les objectifs et perspectives à l'horizon 2030 sont atteignables avec les aménagements de la phase 1. Il explique que le simple fait d'avoir des faisceaux de manutentions sur les terminaux plus grands et mieux structurés va améliorer le niveau de saturation du faisceau de départ/réception de Graveleau actuel. Il précise que le fait de ne plus avoir besoin de faire autant de coupons aussi bien à l'arrivée des trains qu'au départ, sur le faisceau de réception de Graveleau, va libérer de la capacité et donc permettre d'absorber la croissance du trafic attendue à l'horizon 2030. Il indique que la phase 2 est envisagée à l'horizon 2035. Les premières études démarreraient dès 2023-2024.

Caroline VILLE, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, demande des précisions sur la capacité d'accueil de trains à l'horizon de la phase 1 et à celui de la phase 2.

Philippe BION, GPMM, indique qu'en phase 1, le faisceau de réception actuel pourrait gérer 13-15 trains. Des voies existent sur Port-Saint-Louis qui pourraient servir de secours et servir si nécessaire.

Hervé MARTEL, GPMM, rappelle que lors de la première table-ronde, les entreprises ferroviaires avaient posé comme préalable à tout travail sur le développement de la ZIP, la bonne gestion du

chargement des trains sur les terminaux. Il indique que l'on peut considérer que ce préalable est rempli par la phase 1 à horizon de 2 ans.

Il souligne que, si le sujet de l'avenir du faisceau ferroviaire mérite encore d'être étudié sous plusieurs angles, les deux hypothèses de relocalisation sont déjà clairement identifiées et les réflexions sont déjà bien avancées.

Enjeux et aménagements sur le réseau national pour l'amélioration de la desserte ferroviaire de la ZIP de Fos

Karim TOUATI, directeur territorial de SNCF Réseau en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, présente les perspectives de modernisation des infrastructures ferroviaires desservant les bassins de la ZIP de Fos. Il indique qu'un programme de modernisation va être mené de 2026 à 2029. Il va consister en des travaux de renouvellement d'aiguillages et de voies. Il va débiter par le renouvellement de la voie dans le secteur allant de Viguerat à Malebarger, en 2026. Il prévoit en 2027 des travaux de renouvellement de voies et d'aiguillages dans la zone allant de Fos-Coussoul à Viguerat, ainsi que dans la zone desservant le terminal minéralier. En 2028, des renouvellements d'appareils de voies sont prévus à l'est du complexe ferroviaire de Fos-Coussoul. En 2029, des renouvellements et modernisations seront réalisés sur la bifurcation de Fos – Coussoul.

Ces travaux vont permettre, dès la réalisation du renouvellement de la voie entre Viguerat et Malebarger en 2026, de relever la limitation permanente de vitesse à 80 km/heure (contre 40 km/heure aujourd'hui) et donc de retrouver les performances nominales du système d'exploitation de cette boucle ferroviaire. Ils vont permettre un débit de 6 trains toutes les 2 heures entre Viguerat et Mallebarger, et 8 trains toutes les 2 heures par sens entre Fos-Coussoul et Viguerat.

Karim TOUATI évoque les études et diagnostics qu'il serait utile de lancer en fonction des hypothèses de trafics retenues, dans la perspective de la réalisation des développements d'infrastructures. Il indique que l'analyse des développements utiles en matière d'exploitation repose sur des études d'exploitation et d'ordonnance des trains. Il souligne que des optimisations sont possibles, par un travail train sur l'ordonnancement des trains et le plan de transport. Il indique qu'il serait également utile de conduire des études de faisabilité, qui proposeraient une palette de solutions techniques en fonction des objectifs de service attendus et pourraient se traduire par des équipements ferroviaires nouveaux. Il souligne que cela doit être conçu en cohérence avec les plans d'exploitation de référence, qui ont pour objectif d'ordonner les plans de transport de longue distance.

Débats et réactions des participants sur la vision et les projets présentés

Stéphane COPPEY, FNE 13, demande quel est l'ordre de grandeur des investissements de doublement des infrastructures, et des investissements envisagés aux Enfores. Il indique que l'association FNE13 sera particulièrement vigilante et *a priori* arcbutée contre la perspective de cet investissement.

Il souligne l'importance de comprendre le besoin. Il rappelle qu'il avait évoqué, lors des précédents échanges, l'utilité de disposer de simulations dynamiques de l'utilisation des voies, pour voir notamment s'il y a une perte ou un gain en termes de nombre de voies de départ en fonction de la destination des trains.

Il revient sur les projections de trafic ferroviaire à Graveleau données par Philippe BION lors de la première séquence de la réunion, qui a évoqué un trafic de plus de 355 000 EVP à l'horizon 2030 et plus de 552 000 EVP à l'horizon 2040. Il calcule que, selon ces projections, la part modale du ferroviaire

passerait de 18% aujourd'hui à 22% à l'horizon 2030, stagnant à ce niveau à l'horizon 2040. Il demande si c'est bien l'hypothèse sur laquelle le Port a travaillé et les raisons pour lesquelles il n'est pas envisagé d'aller au-delà de 22% à terme.

Karim TOUATI, SNCF Réseau, indique en préalable, qu'à ce stade, SNCF Réseau n'a mené aucune étude particulière quant à des projets de développement d'infrastructures, pas plus qu'il n'a été mené de nouvelles études d'exploitation au regard des perspectives de développement de trafic aux horizons évoqués.

Il explique que les éléments qu'il a présentés reposent sur des études d'exploitation conduites à l'occasion de la définition du programme de modernisation de l'exploitation ferroviaire sur le site de Fos.

Il rappelle que l'infrastructure ferroviaire sur la ZIP est constituée d'une voie unique électrifiée, qui assure la fin de la boucle ferroviaire et permet d'accéder au faisceau de Graveleau. Il précise qu'il y a des croisements à niveau tout le long de cette boucle ferroviaire.

S'agissant de l'ordre de grandeur des investissements, il donne plusieurs exemples à titre indicatif :

- Celui de la mise en service d'un doublement partiel d'infrastructure sur la ligne Marseille-Aix, de l'ordre de 7 à 8 km de dédoublement sur une voie non électrifiée : il indique que le coût global de ce doublement s'élève à environ 50 millions d'euros ;
- Celui d'un projet d'électrification frugale en cours entre Marseille et Aix, qui consisterait à électrifier de l'ordre de 6 km de voies : il indique que le coût du projet se situe entre 30 et 40 millions d'euros.
- Celui des opérations de dénivellation prévues dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont le coût se situe entre 100 et 150 millions d'euros.

Sur la base de ces exemples, il indique que le coût d'un doublement de voie ferrée sans électrification est de l'ordre de 10 millions d'euros par km et celui de l'électrification d'une voie, de l'ordre de 3 à 4 millions d'euros par km, avec une réserve sur l'aspect géotechnique, la reconnaissance de sols pouvant faire varier le projet. Il indique qu'il est difficile d'estimer un coût moyen s'agissant de la réalisation d'une bifurcation ferroviaire, car chaque bifurcation a ses caractéristiques propres, dépendant de l'environnement, du relief, de la manière dont est réalisée la bifurcation.

Il précise que ces exemples ont des configurations très différentes de celle de la ZIP. Il ajoute que les conditions d'interventions sont déterminantes dans les coûts des opérations.

Charles DUVAUX, cabinet Mensia, revient sur la question de Stéphane COPPEY relative aux projections de trafic ferroviaire à Graveleau. Il indique, dans l'hypothèse de travail présentée par Philippe BION, la part modale du ferroviaire se situe à 22% à l'horizon 2030 et 25% à l'horizon 2040. Il souligne qu'il s'agit d'une hypothèse de taux de report modal raisonnable, qui suppose quasiment un triplement du trafic ferroviaire à l'horizon 2040 sur les trafics de conteneurs. Il souligne par ailleurs que l'atteinte d'un niveau de trafic de 355 000 EVP à horizon 2030 sur les terminaux maritimes, tel qu'évoqué par Philippe BION, suppose des équipements en portiques assez significatifs.

Jakob SIDENIUS, Seayard, indique que Seayard considère que le plan ferroviaire tel que présenté par Philippe BION est très pertinent. Il souligne qu'aujourd'hui, l'installation ferroviaire n'est pas très flexible et marquée par beaucoup de perte de temps. Il indique que Seayard est favorable aux évolutions présentées et compte mettre en place des portiques ferroviaires à l'horizon 2024.

Il souligne la logique de vases communicants avec le marché lyonnais, expliquant que la clé pour encourager le développement de tel ou tel mode sur la ZIP de Fos est le marché lyonnais, qui est le marché principal. Il indique par exemple que plus le produit barge est de qualité, plus le marché

lyonnais fait appel au fluvial, encourageant ainsi le développement de ce mode. Il en va de même pour le ferroviaire.

Louis JONQUIERE, Eurofos, relève que les éléments et projets présentés sont conformes aux échanges et réflexions menés depuis plusieurs mois dans le cadre de la démarche OAZIP. Il souligne qu'ils impliquent des programmes d'investissements et d'accompagnement lourds.

Il indique qu'il conviendra, comme pour le fluvial, de traiter le sujet du coût de la rupture de charge supplémentaire.

Charles DUVAUX, cabinet Mensia, indique qu'entre 2016 et 2021, l'activité ferroviaire a été plus doublée sur la ZIP de Fos, tandis que l'activité fluviale a légèrement régressé.

Stéphane COPPEY, FNE 13, revient sur la réponse apportée par Charles DUVAUX concernant les projections de part modale du ferroviaire. Il note que d'après les calculs présentés, le chargement par d'autres origines que les terminaux maritimes, vient en déduction plutôt qu'en ajout par rapport aux chiffres indiqués, ce qu'il regrette. Il demande par ailleurs si la projection de part modale évoquée correspond à une part modale objective ou à une part modale contrainte par des questions techniques.

En sus des améliorations évoquées et avant d'envisager de lourds investissements sur les faisceaux ferroviaires de la ZIP, il invite à étudier la possibilité d'un tapis roulant qui permettrait de constituer des trains entiers en arrière des terminaux, dans l'hinterland, et plus particulièrement sur la plateforme de Miramas. Il rappelle que l'Etat a accepté d'investir 20 millions d'euros pour remettre cette plateforme en état. Il demande quelle est l'utilisation envisagée de cette plateforme en sus des améliorations évoquées.

Guillaume BELLIER, Fret SNCF, rappelle que lors de la première table-ronde, les opérateurs de transport combiné avaient indiqué que compte-tenu de la complexité des sillons et des coûts de rupture de charge, il est plus logique de faire partir directement les trains depuis les terminaux ou le premier faisceau en portuaire, et de traverser Miramas et tout le secteur du sud du Rhône pour sortir de cette zone compliquée en termes de sillons.

Il indique que l'Etat et les collectivités investissent effectivement beaucoup d'argent actuellement pour rénover l'infrastructure de Miramas, mais dans un objectif d'utilisation pour des trains entiers et du tri qui ne permettrait pas d'accueillir des volumes tels que ceux du combiné, avec beaucoup de coupons à remanier. Il précise que l'infrastructure de Miramas n'est pas extensible et qu'à sa connaissance, les projections et les investissements n'ont pas pris en compte, pour le moment, ces volumes.

Charles DUVAUX, cabinet Mensia, indique qu'étant donnée la destination aujourd'hui quasiment exclusivement lyonnaise (au sens élargi) des trains, le doublement du trafic ferroviaire de conteneurs à horizon 2030 est une projection ambitieuse, impliquant de gagner de nouvelles destinations.

Il souligne que le port de Marseille-Fos est un port très ferroviaire, avec une part modale ferroviaire avoisinant aujourd'hui les 20%. Il indique que cette part modale a doublé en 5 ans. Elle a donc déjà connu une forte progression ces dernières années, ce qui explique que les projections pour les années à venir reste mesurées. Charles DUVAUX souligne que ces projections mesurées ne sont pas liées à la capacité des infrastructures.

Hervé MARTEL, GPMM, interroge Charles DUVAUX sur la possibilité de renforcer du ferroviaire courte distance, par exemple des navettes ferroviaires mutualisées sur Martin-de-Crau, et demande si les

hypothèses déjà très ambitieuses de report modal longue distance pourraient être poussées encore plus loin.

Charles DUVAUX, cabinet Mensia, indique que le ferroviaire courte distance existe. Il donne l'exemple du train vers Vergèze, à une centaine de kilomètres de Fos, qui illustre la compétitivité du ferroviaire sur les courtes distances.

Il explique que plus on se rapproche du port, plus la capacité à faire des kilomètres supplémentaires après le maillon ferroviaire se réduit. Vers Saint-Martin-de-Crau, il est probable que le maillon ferroviaire coûte plus cher que le maillon routier. En revanche, plus on s'avance dans les terrains, plus l'aire de chalandise est large. Selon Mensia, c'est dans l'approfondissement de l'hinterland du port que le trafic ferroviaire va augmenter, plutôt que dans l'augmentation supplémentaire du report modal dans la zone NS qui est déjà assez significatif s'agissant du ferroviaire. Cette capacité est par ailleurs limitée par les sillons et les infrastructures terminales, et leur complexité d'accès, côté lyonnais.

Karim TOUATI, SNCF Réseau, indique que l'élément différenciant des équipements d'un site comme celui de Miramas est le tri à la gravité permettant une décomposition et recombinaison très fine des trains, au wagon. Il explique que cet outil industriel performant n'est pas forcément un atout pour les trains combinés conteneurs qui quittent la ZIP de Fos.

S'agissant de l'utilisation de Miramas comme un centre de tri et relai de trains, il souligne que le site est déjà très occupé.

Il rappelle en outre qu'il y a d'autres projets autour de Miramas, tel que le doublement de la capacité des terminaux de combiné continental avec l'extension de Clésud.

Hervé MARTEL ajoute que si un train est composé exclusivement de conteneurs qui viennent d'un même terminal, la logique veut qu'il soit constitué sur ce terminal. S'il doit assembler des caisses mobiles qui viennent d'ailleurs, elles seront assemblées ailleurs.

Massamba NDOYE, NAVILAND CARGO, opérateur de transport combiné ferroviaire, routier et fluvial/maritime, souligne que si NAVILAND CARGO a des opérations de tri à faire, il le fait avec les sillons, pas à Miramas, dans un sens comme dans l'autre. Il explique que si demain, il devait s'arrêter à Miramas, cela signifierait deux sillons et un service beaucoup moins qualitatif en termes de transit time par rapport à ce qu'il propose aujourd'hui.

Caroline VILLE, Région PACA, interroge sur les développements des chantiers de transport combiné envisagés notamment dans le secteur Ventillon, par rapport au développement des flux de fret continental sur Clésud.

Elle demande par ailleurs s'il n'y a pas de problème d'engorgement, notamment au niveau de la bifurcation Lavalduc pour rejoindre les trafics voyageurs, en cumulant la circulation sur le RFN entre les flux du combiné maritime et les flux industriels du môle central avec le projet d'un nouveau terminal de transport combiné à Tonkin, vu la capacité de circulation à 60 trains par jour.

Eric E CERRUTI, Deutsch Bahn France, revient sur le sujet de l'utilisation de Miramas. Il confirme que le tri à la gravité n'est pas un outil utilisé pour le trafic intermodal, sur lequel il peut y avoir des coupons mais pas des petits blocs de wagons seuls. Il ne lui semble donc pas pertinent d'utiliser la plateforme de Miramas pour le trafic de la ZIP, si l'outil utilisé est celui du tri à la gravité.

Il indique que la plateforme de Miramas pourrait éventuellement être utilisée pour éclater des trains longues distance pour atteindre le port ou d'autres zones, mais souligne néanmoins que la plateforme est une zone déjà saturée.

Concernant les capacités développées en terminaux de transport combiné dans le delta du Rhône, **Charles DUVAUX, cabinet Mensia**, indique qu'il y a beaucoup de projets à Miramas, à la fois sur le terminal Ouest Provence et sur Clésud 2 (extension du chantier de Novatrans). Il précise que ces projets s'adressent à des trafics continentaux. Il explique que les capacités qui seraient développées sur le port s'adressent à des trafics différents, qui pourraient se greffer éventuellement sur les origines/destinations continentales (Bourge et l'Île-de-France essentiellement). Par ailleurs, il y a aujourd'hui beaucoup de demandes d'opérateurs pour avoir des capacités de manutention sur la zone de Fos. Il indique que ces développements de capacités sont intégrés dans les projections de trafics évoquées plus tôt, à savoir 15 à 20 trains à l'horizon 2040. Il précise que ces 15 à 20 trains, en fonction de la répartition horaire, amènent l'embranchement de la Lavalduc à une situation de plus en plus contrainte, surtout si l'addition est faite des trafics remontant du môle central, aujourd'hui faibles mais qui pourraient se développer avec les développements industriels planifiés par l'OAZIP. Il explique que l'embranchement de Lavalduc n'est pas bloquant avant l'horizon 2035, d'après les estimations actuelles.

Synthèse conclusive et enseignements pour l'OAZIP 2040

Hervé MARTEL, GPMM, remercie les acteurs pour leur participation et la qualité des échanges. Il note que les participants semblent avoir convergé sur la quasi-totalité des sujets à horizon 2030.

Il rappelle que les chantiers de chargement avaient été mis en avant comme un préalable à toute autre action par les opérateurs de transport combiné. Il relève que les travaux de la « virgule » et de raccordement au réseau national par le nord, tels que présentés par Philippe BION, auxquels s'ajoute l'investissement sur des portiques ferroviaires par les deux opérateurs de terminaux, lèvent ce préalable, à échéance de 2 ans – 2,5 ans.

Sur la question des faisceaux, il note que l'allongement des voies sur les terminaux rend possible l'exploitation de façon satisfaisante jusqu'à l'horizon 2030 sans rendre indispensable la construction d'un nouveau faisceau et, le cas échéant, en s'appuyant sur le faisceau de Port-Saint-Louis.

S'agissant du RFN, il relève que les travaux phasés jusqu'en 2029 tels que présentés par Karim TOUATI, permettent de retrouver de la capacité en retrouvant de la vitesse de circulation.

Il ajoute les chantiers combinés de la ZSP 2 et du Ventillon, réalisés également à l'horizon 2030, permettront de traiter les caisses mobiles et éventuellement les conteneurs vides et conteneurs spéciaux, en plus des conteneurs.

A l'horizon 2040, l'alignement des voies ferrées sur les deux terminaux (phase 2 de l'opération ferroviaire Graveleau, sous maîtrise d'ouvrage du GPMM) lui semble être consensuelle. Il rappelle néanmoins que ce point nécessite le repositionnement du faisceau ferroviaire avec une alternative entre le faisceau des Enfores et Port-Saint-Louis du Rhône. Il souligne que le seul point de consensus sur cette question est qu'elle devra être étudiée plus avant, en regardant le montant d'investissement, l'acceptation par le territoire, les questions environnementales et les circulations.

Sur la partie linéaire, il souligne qu'il ne serait pas raisonnable de ne pas s'assurer de la possibilité éventuelle à terme de zones d'évitement ou de doublement sur la zone Viguerat – Malleborge, voire d'aménagement sur Lavalduc.

Il rappelle les mots du préfet, qui souligne que l'histoire du port ne s'arrête pas à 2040. Il convient ainsi d'anticiper également le plus long terme.

Il indique que les travaux des tables-rondes sont destinés à alimenter la réflexion sur l'OAZIP.