



# Le fret ferroviaire au sein du complexe ferroviaire de Marseille Nord



ORT PACA - RFF Marseille Nord -  
09.09.08

## 1. Le Fret Ferroviaire en PACA

## 2. Zoom sur les perspectives du fret ferroviaire au sein du complexe ferroviaire de Marseille Nord

Part modale globalement très faible (< 6%) à cause des facteurs suivants :

- la nature des produits reçus par le Var et les Alpes-Maritimes, essentiellement des produits de consommation (filiale à vocation routière)
- l'incompatibilité du système ferroviaire espagnol avec les autres pays d'Europe (en particulier pour les trafics Espagne – Italie)
- la concurrence du cabotage maritime le long de l'Arc Méditerranéen (transport de vrac)
- les caractéristiques historiques du système ferroviaire inadaptées aux exigences croissantes pour le flux tendu et le juste-à-temps

## Activité ferroviaire concentrée à l'Ouest de PACA :

- Trafics du PAM : industrie lourde, pétrochimie, pondéreux, conteneurs, ....
- Concentration industrielle et des grands pôles logistiques dans le triangle « Marseille – Fos – Avignon » : automobile et BTP, produits de grande consommation (Miramas), chantiers de transport combiné parmi les plus importants de France (Marseille, Avignon, Fos)

## 5 plates-formes multimodales

- TC continental → **20%** du trafic total en France
  - Marseille Canet
  - Avignon
  - Clésud
- TC maritime
  - Fos Graveleau
  - Marseille Mourepiane / Canet

## Terminaux portuaires

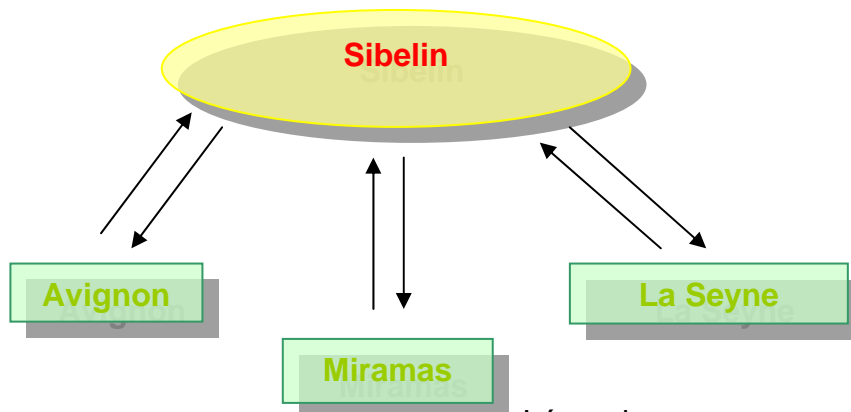
- PAM (Marseille et Fos)
- Port de Toulon

114 ITE

## Trains entiers

- Générés essentiellement par les activités de la zone industrialo-portuaire de Fos (sidérurgie, chimie, produits pétroliers et conteneurs) et le TC d'Avignon, du Canet et du PAM (Fos + Mourepiane)

## Wagon isolé (lotissement)



### Légende

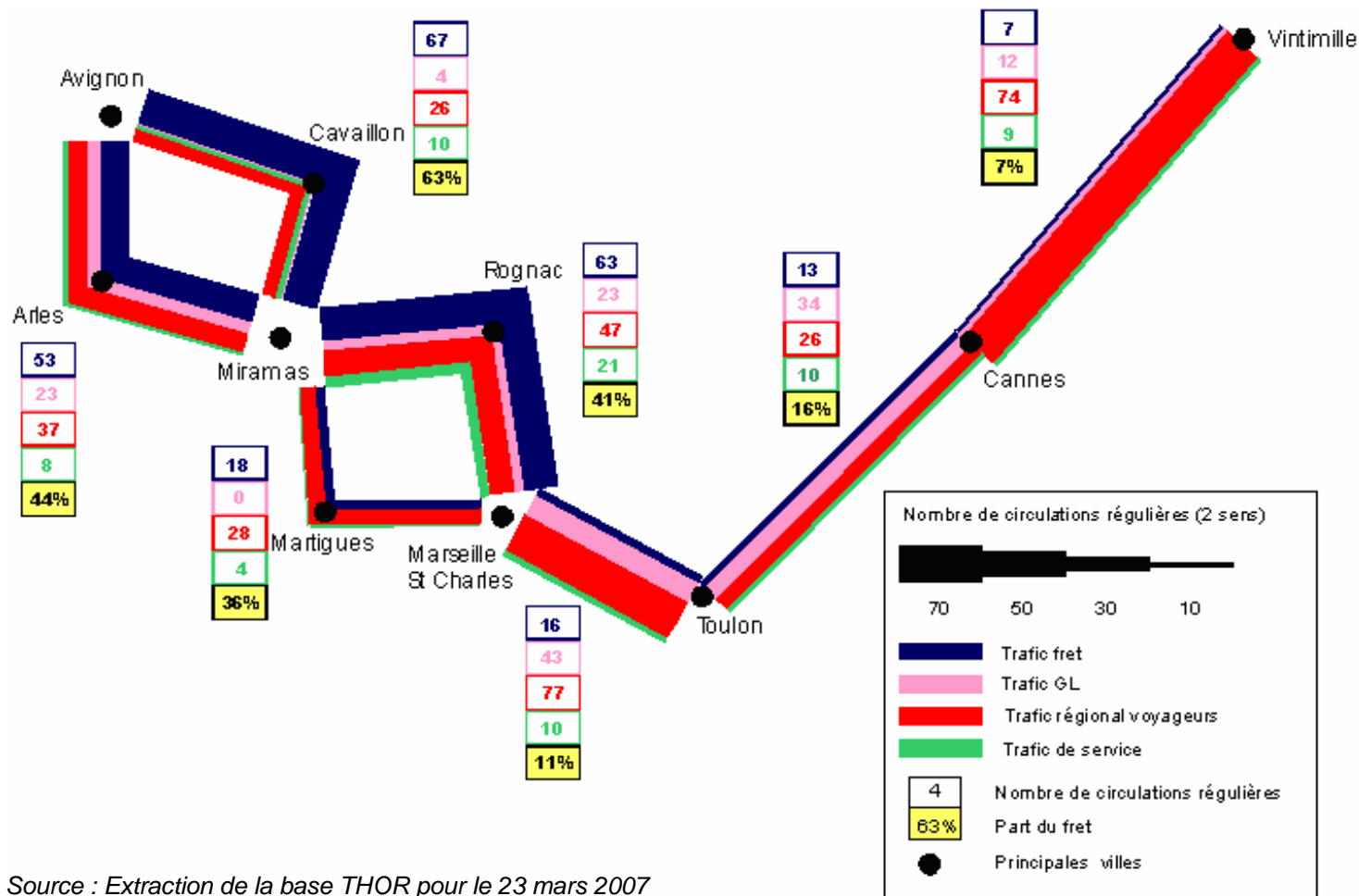
**Sibelin** : nœud primaire (triage)

**Avignon, Miramas, La Seyne** : Gares Principales Fret (GPF)

Plan de transport du « haut débit ferroviaire » de la SNCF (déc. 2008) :

- Cadencement élevé des circulations entre les 3 triages majeurs (Woippy, Villeneuve St. Georges, Sibelin) et entre ces triages et les GPF qui leur sont rattachées.
- Offre qui privilégie des destinations bien ciblées : les grandes zones industrielles et les grands bassins de consommation.

## Circulations régulières pour un JOB en 2007 (2 sens)

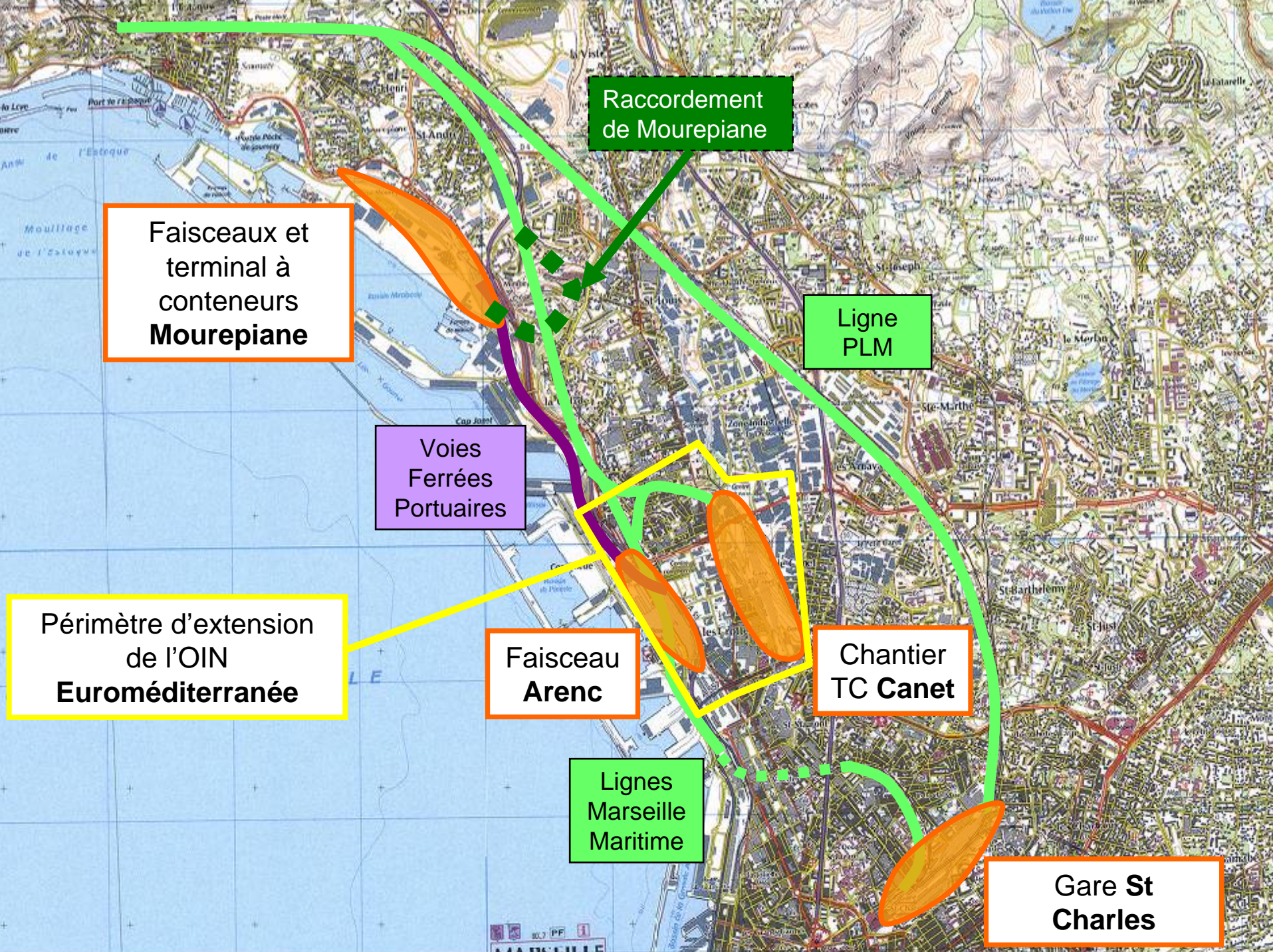


Source : Extraction de la base THOR pour le 23 mars 2007

1. Le Fret Ferroviaire en PACA
2. **Zoom sur les perspectives du fret ferroviaire au sein du complexe ferroviaire de Marseille Nord**

## Cadre de réflexion global : Grenelle de l'Environnement

- Réduire de 20% d'ici 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports (pour les ramener au niveau de 1990)
- Amener le fret non routier de 14% aujourd'hui à 25% en 15 ans. Augmentation de 25 % de la part du fret ferroviaire d'ici 2012.
- **Renforcer le transport combiné** : mise en place de trains longs sur les deux axes Nord – Sud ; développement des capacités sur l'axe atlantique après la mise en service de la ligne LGV SEA entre Tours et Bordeaux ; ouverture des sillons aux opérateurs du combiné ; renouvellement du système d'aide au combiné.
- **Massifier les dessertes des ports maritimes par voies ferroviaires** et fluviales (doublement des parts de marché) ; améliorer pour cela les interfaces avec les grands ports maritimes.



Raccordement de Mourepiane

Faisceaux et terminal à conteneurs Mourepiane

Ligne PLM

Voies Ferrées Portuaires

Périmètre d'extension de l'OIN Euroméditerranée

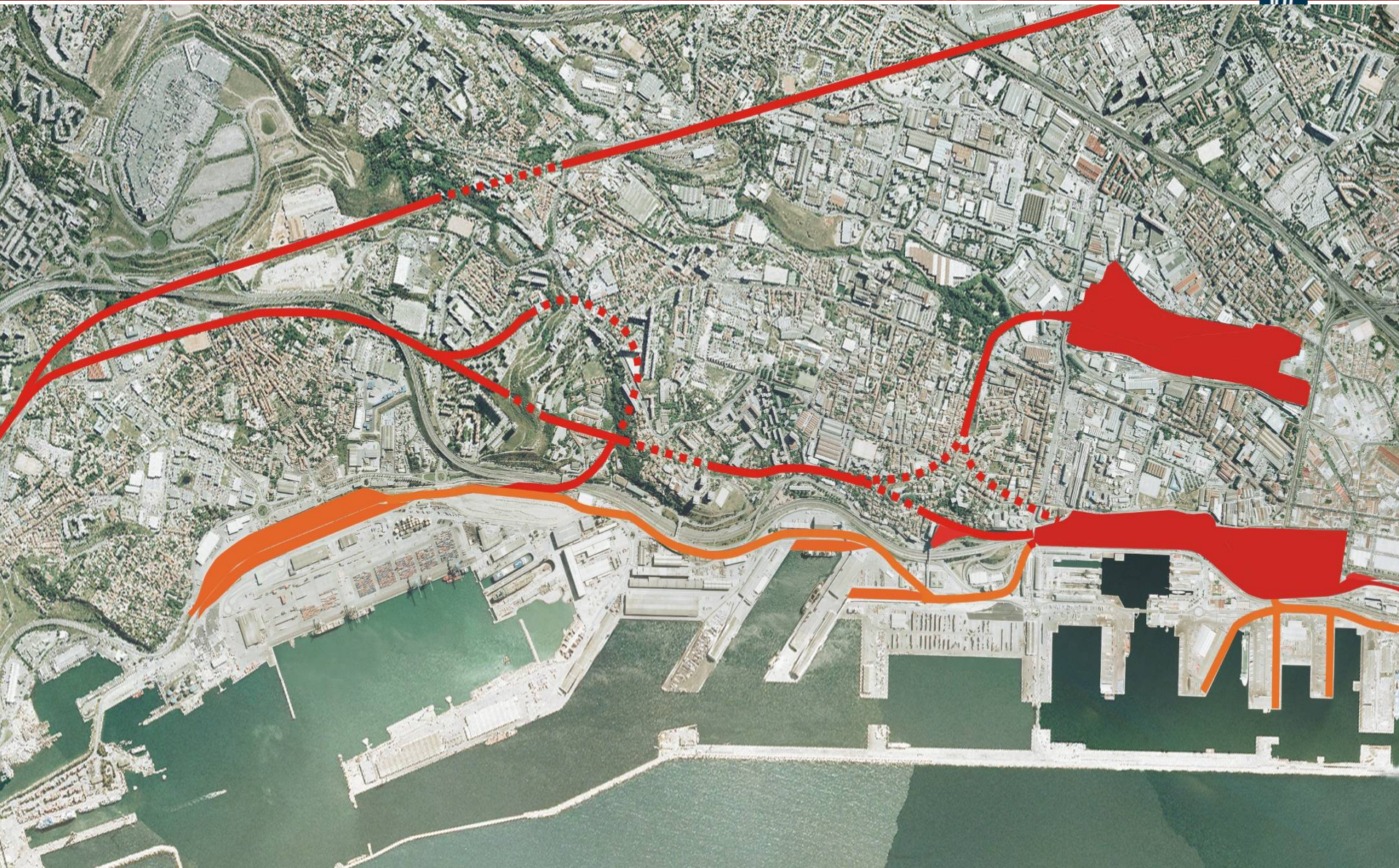
Faisceau Arenc

Chantier TC Canet

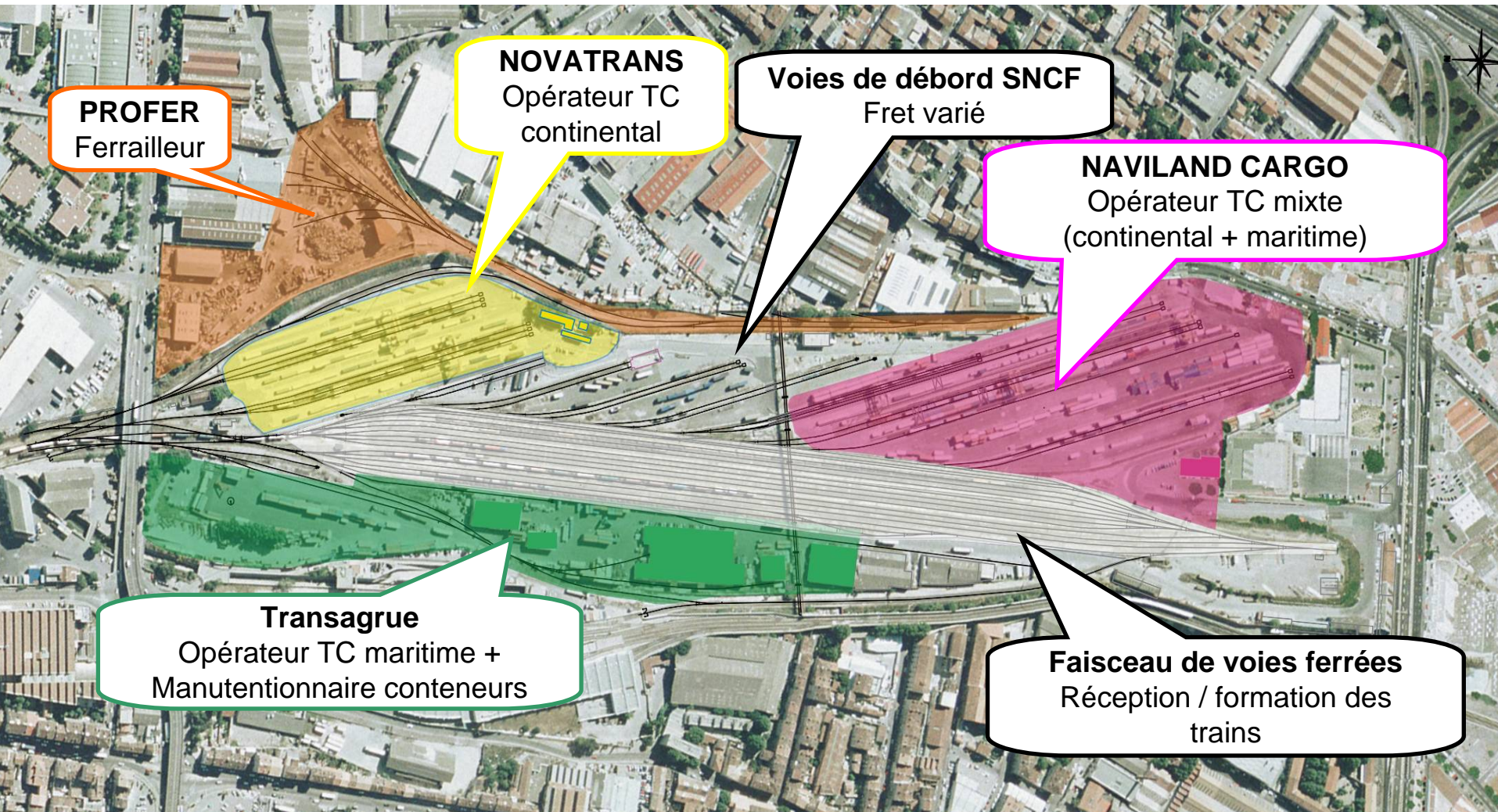
Lignes Marseille Maritime

Gare St Charles

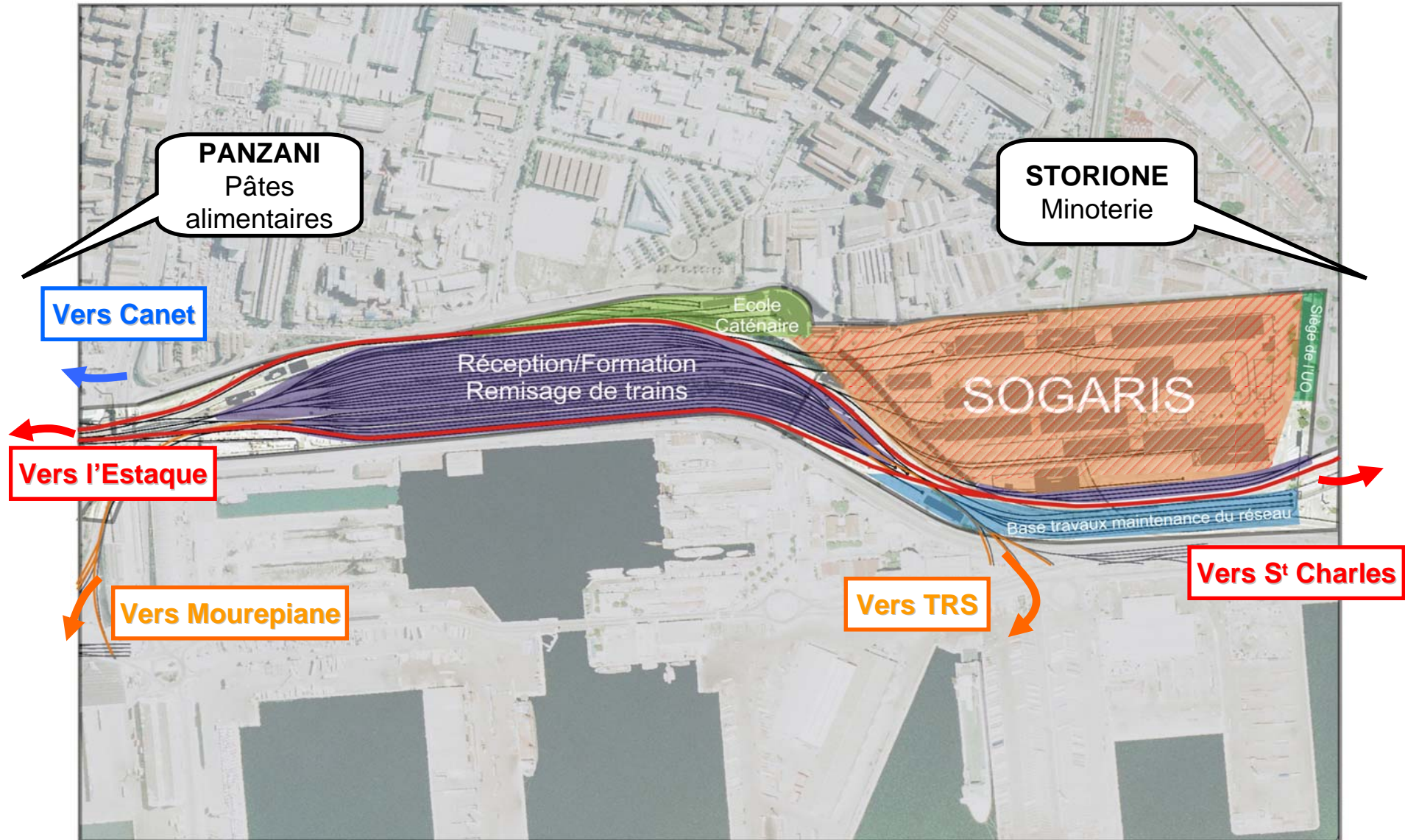
# Complexe ferroviaire de Marseille Nord



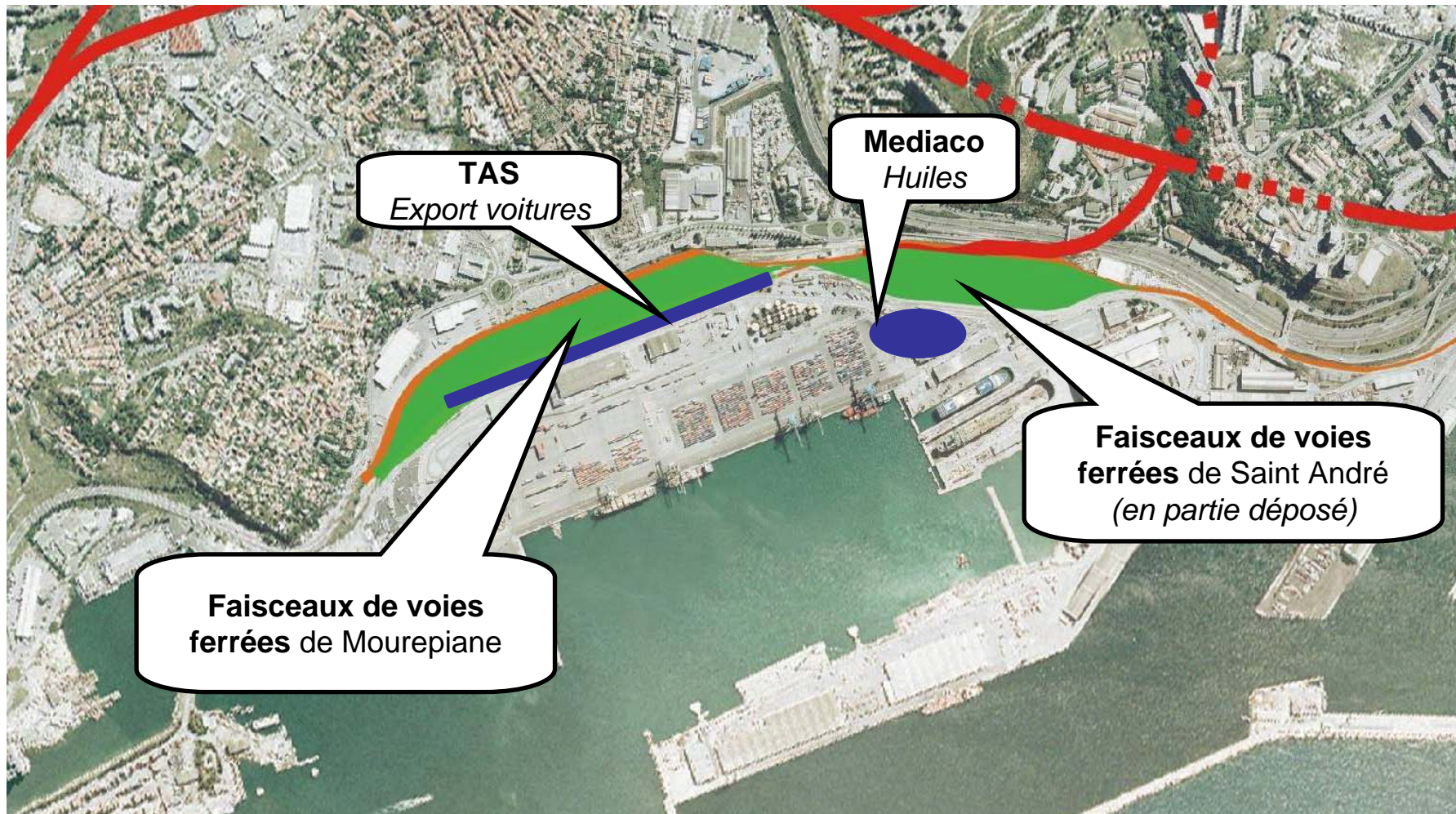
# Situation actuelle : Le Canet



# Situation actuelle : Arenc



# Situation actuelle : Mourepiane



## Contexte local :

- Saturation imminente du Canet
- Appel à projets PAM sur Mourepiane / St André
- Elargissement du périmètre d'Euroméditerranée (en particulier sur Canet / Arenc)

## Action partenariale en cours sur le complexe ferroviaire de Marseille Nord (Canet / Arenc / Mourepiane) :

- Inscription de crédits au CPER PACA 2007-2013 pour la réalisation de travaux d'infrastructure ferroviaire pour permettre l'amélioration du traitement des trafics fret (aménagement des voies d'accès au port de Marseille Est, intermodalité/fret)
- Etablissement du schéma directeur ferroviaire du complexe ferroviaire de Marseille Nord

## Objectifs du Schéma Directeur (en cours d'établissement par RFF) :

- Analyser l'ensemble du complexe ferroviaire de Marseille Nord pour proposer des pistes d'optimisation, tant d'exploitation ferroviaire que d'occupation foncière, se basant sur des perspectives de trafics identifiées en majorité et en ménageant des marges de manœuvre pour l'émergence de nouveaux besoins.
- Satisfaire les besoins de transport de marchandises pour l'agglomération marseillaise (y compris les Bassins Est du PAM), améliorer le traitement, l'efficacité et la productivité du fret ferroviaire, renforcer l'économie et la compétitivité portuaire par ses liens avec le ferroviaire et rationaliser/optimiser l'utilisation des emprises du domaine public ferroviaire.
- Apporter une réponse stratégique fonctionnelle sur un périmètre pertinent en intégrant l'ensemble des besoins / contraintes / opportunités (ferroviaire, portuaire, urbain, ...).
- **Concrètement, déterminer le nombre, la nature ainsi que la surface des infrastructures ferroviaires nécessaires aux besoins futurs évalués**

## Diagnostic actuel :

- Ce complexe ferroviaire fonctionne : ainsi, sur le seul aspect du transport combiné, l'ensemble du trafic ferroviaire y étant traité place ce site au 2<sup>ème</sup> rang national en volume (2005).
- Cependant, du fait du poids de l'histoire et des évolutions économiques, organisationnelles et d'exploitation, certains de ses éléments sont aujourd'hui mal dimensionnés et utilisés de manière non optimale.
- Une optimisation du fonctionnement du système et des surfaces utilisées est possible.

## Transport combiné :

- Continental (Grenelle + opérateurs) :
  - + 8 % / an jusqu'en 2013
  - + 4 % / an de 2013 à 2020
  - stabilité après 2020
- Maritime (Grenelle + PAM + opérateurs) :
  - Doublement de la part modale fer d'ici 2020
  - Croissance des volumes d'EVP (limitée dans les Bassins Est par les capacités maritimes)

## Autres besoins :

- SNCF – CR PACA : **Atelier de maintenance TER** à proximité et à l'Ouest de St Charles
- Fret (SNCF et **nouveaux entrants**) : stationnement, atelier de maintenance légère, ravitaillement / fueling, accès ferroviaire PAM (y compris manœuvres **Autoroute Ferroviaire**), voies de débord ...
- ITE : desserte, en particulier sur Canet (Transagruie, Profer et le métro)
- RFF : **base travaux** pour entretien/développement du réseau ferré
- SNCF : école régionale de formation caténaire
- OIN Euroméditerranée :
  - **Extension de l'OIN Euroméditerranée**
  - **Elargissement du boulevard du littoral**
- Tiers : logistique urbaine ?

Merci de votre attention !