

# CAHIER DU POLE TRANSPORT FERROVIAIRE ET MULTIMODAL DE MARCHANDISES (TFMM) DE SNCF

Le pôle Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (TFMM) de SNCF réunit les entreprises du groupe SNCF actives dans la logistique ferroviaire : entreprises ferroviaire (Fret SNCF, VFLI, réseau européen Captrain...), opérateurs de transport combiné (Naviland Cargo, VIA), commissionnaire de transport (Forwardis). Il est un acteur majeur du secteur en France et en Europe.

### Coordonnées :

FRET SNCF – DIRECTION  
COMMERCIALE ET  
MARKETING  
93 rue de la Villette –  
Immeuble Le Plaza –  
69425 LYON CEDEX 03  
: +33 (0)7 77 46 60 21  
vincent.pichoud@sncf.fr

### **La multimodalité : un atout à renforcer pour le territoire**

**L'attractivité du Grand Port Maritime de Marseille et de sa place industrielle et logistique passe par la performance de tous les modes terrestres qui contribuent à leur desserte : le fer, le fleuve et la route.**

Tous doivent bénéficier des investissements dans les infrastructures utiles à leur performance et à la diversité des services. Le débat sur la liaison routière Fos – Salon est l'occasion de poser la problématique du report modal, et de positionner le territoire comme une priorité régionale des investissements de multimodalité.

**Un territoire qui offrira ainsi toutes les options attirera les industries, fixera les logistiques, créera des opportunités.**

Une amélioration de la desserte routière des bassins Ouest du Grand Port Maritime, en améliorant l'attractivité du Port, vise notamment l'augmentation des volumes traités. Les sociétés du pôle TFMM considèrent que cette croissance peut ouvrir des possibilités de massification, donc de report modal, à condition que le mode ferroviaire bénéficie lui aussi des investissements et coopérations utiles à sa performance. Il pourrait alors trouver des opportunités pour se développer à un rythme supérieur à la croissance générale des trafics, gagnant des parts de marché.

**Le plan national de relance pour le fret ferroviaire est l'opportunité de maximiser et anticiper ce report modal.**

Pour répondre aux attentes sociétales et à celles des chargeurs et logisticiens du territoire, nous proposons que les conditions d'un développement des solutions ferroviaires (doublement d'ici 2030) soient établies dès à présent en anticipant la réalisation de la liaison routière, pour être pleinement effectives à sa mise en service. Il faut considérer l'intégralité des services de fret ferroviaire (transport combiné et conventionnel, transport massif ou diffus).

# La qualité de l'infrastructure : condition de la performance économique et opérationnelle des services de fret ferroviaire

Chaque investissement dans l'infrastructure ferroviaire servira l'un ou plusieurs des objectifs suivants :

- La préservation des fonctionnalités ferroviaires,
- L'amélioration de l'efficacité opérationnelle ferroviaire,
- L'augmentation de la capacité,
- L'émergence de nouveaux services ferroviaires.

## Préservation des fonctionnalités ferroviaires : les installations du tri à Miramas.

Par la voix de l'AUTF (Association des utilisateurs des Transports de Fret), les chargeurs ont affirmé en juillet 2020 leur besoin d'un service de wagon isolé maillé et capacitaire. Le plan de relance pour le fret ferroviaire prévoit de pérenniser notamment un dispositif de soutien pour conforter ce service, et d'affecter une enveloppe d'investissements à la rénovation des triages.

Nous confirmons notre souhait de préserver la capacité de tri à la gravité à Miramas, qui doit continuer d'assurer l'ordonnancement fin des wagons remis ou reçus par les industriels du territoire. Le programme et le phasage des travaux à réaliser sont en cours de définition avec SNCF Réseau. Le triage doit donc figurer dans les priorités d'investissement en matière de multimodalité, avec des aménagements à séquencer dont certains devront être réalisés dès 2021, et intégré à ce titre dans les dispositifs publics de financement. Avec l'ambition, au-delà de la pérennisation de l'outil en capacité comme en service, d'en faire une plateforme modernisée conforme aux enjeux du territoire.

## Aménagements pour améliorer l'efficacité opérationnelle ferroviaire.

Nous proposons de contribuer à une analyse des restrictions locales qui pénalisent l'efficacité des services ferroviaires. L'analyse pourrait intégrer les territoires voisins à fort enjeu de report modal (secteurs de Martigues, de Rognac...).

Nous identifions par exemple les problématiques suivantes :

- Les restrictions pendant les périodes de forte chaleur sur des voies de service<sup>1</sup> vétustes du triage de Miramas, interdites d'utilisation lors des épisodes de canicule.
- Les voies de service (et une aiguille) interdites d'utilisation pour cause de vétusté à Miramas.

Des aménagements localisés permettraient aussi d'améliorer l'efficacité des dessertes de certaines Installations Terminales Embranchées de clients majeurs du fret ferroviaire.

Ces aménagements d'amélioration opérationnelle, dont beaucoup sont peu complexes et immédiatement générateurs d'efficacité, doivent être positionnés dans le court terme. C'est autour de SNCF Réseau et en associant les opérateurs ferroviaire qu'une priorisation des aménagements pourra être présentée. Une enveloppe de financement pourrait être inscrite dans les dispositifs publics. L'instruction de ce volet prendrait toute sa place dans le Groupe de Travail « spatialisation des enjeux » des Ateliers Régionaux de la Logistique (ARL), qui devra relier l'identification des projets prioritaires et leur inscription dans le Contrat de Projet Etat Région (CPER) par exemple.

## **Aménagements d'augmentation de la capacité ferroviaires**

**Dans le domaine du transport combiné continental**, l'extension du terminal de transport combiné de Clésud, et la réalisation du Terminal Ouest Provence, investissements repris dans le protocole entre l'Etat et la Région en faveur du fret ferroviaire, sont des opérations d'augmentation de la capacité qui témoignent de l'ambition du report modal.

**Dans le domaine du transport combiné maritime, les capacités d'accueil ferroviaire des terminaux à conteneurs doivent être développées.**

Le développement du transport combiné maritime (transport ferroviaire de conteneurs depuis / vers les terminaux portuaires) se heurte aux limites des capacités d'accueil des trains (réception et manutention) sur les terminaux.

Des aménagements ont été réalisés dans les dernières années, pour moderniser le réseau et augmenter la capacité de la desserte vers les terminaux (installation du BAPR (Block automatique à permissivité restreinte(un feu de circulation à trois couleurs: vert, orange et rouge) par exemple). Les capacités d'accueil ferroviaire des terminaux ont peu évolué.

---

<sup>1</sup> Le plan d'actions de SNCF Réseau pour les voies de service, programmé sur 5 ans (2019-2023), qui a pour objectif de conforter, de mieux exploiter, de rationaliser et de moderniser le patrimoine des voies de service, est un bon cadre d'établissement des priorités.

Les premiers travaux de refonte des voies ferrées des terminaux à conteneurs du GPMM à Fos sur Mer sont attendus des acteurs du transport combiné mais ne suffiront pas à supporter l'ambition du report modal.

Etablir les conditions du report modal nécessite de doter ces terminaux d'infrastructures ferroviaires à la fois plus nombreuses (voies supplémentaires) et plus efficaces (équipements).

Par ordre chronologique, les points de limitation des capacités doivent être traités :

- Sur les terminaux, qui concentrent les difficultés les plus récurrentes,
- Sur le faisceau d'échange et de manœuvre en amont,
- Sur la voie unique d'accès aux terminaux.

Le plan de relance du fret ferroviaire est l'opportunité d'une accélération des calendriers des investissements d'augmentation capacitaire et d'amélioration opérationnelle, par le portage d'un programme d'investissements quinquennal par exemple. C'est aussi l'opportunité d'enrichir les fonctionnalités des aménagements en lien avec les besoins des opérateurs ferroviaires pour réaliser les infrastructures les plus efficaces.

## Quelles coopérations pour favoriser le report modal?

### Les coopérations pour la multimodalité sont nombreuses dans ce territoire, installées à toutes échelles

- Les ARL, sous l'égide de l'Etat et de la Région, permettent depuis 2018 de partager les enjeux de la multimodalité, en associant tous les collèges d'acteurs.
- Le Schéma Directeur Logistique de la Métropole est aussi l'occasion d'approfondir la multimodalité, par exemple sur les courtes distances (logistique urbaine...).
- L'instance de concertation ferroviaire du GPMM permet d'organiser les opérations dans les emprises portuaires en mobilisant les acteurs opérationnels des services ferroviaires.
- Le Conseil de Développement du GPMM se saisit aussi des questions de multimodalité. D'autres initiatives du Port permettent aux opérateurs de promouvoir leurs offres multimodales.
- Le récent protocole entre l'Etat et la Région en faveur du fret ferroviaire a aussi permis d'identifier des enjeux de grands équipements dans ce territoire et de programmer des investissements en conséquence (dont Clésud et le Terminal Ouest Provence – TOP, l'un et l'autre à l'échéance 2023)
- L'association MedLink Ports engage la promotion de la multimodalité, associant les ports maritimes et fluviaux de l'axe, les acteurs du transport fluvial, et ceux du transport ferroviaire.
- La coopération engagée aussi entre le GPMM et SNCF Réseau pour sanctuariser des sillons performants est un autre exemple des actions en faveur d'un développement multimodal ambitieux.

- Les travaux engagés sous l'égide de la DIMERS ont réuni depuis 2018 tous les collègues d'acteurs et toutes filières industrielles autour des enjeux du report modal vers les modes massifiés.
- L'Union Maritime et Fluviale de Marseille Fos (UMF) organise une coopération de la place portuaire avec d'autres places logistiques européennes pour lancer des services multimodaux d'hinterland.
- Des coopérations sur des trafics précis associent les chargeurs et des opérateurs ferroviaires pour lancer de nouveaux services.
- Au plan opérationnel, les entreprises ferroviaires interviennent parfois en complémentarité sur un même trafic, se répartissant convoi et desserte selon la pertinence au cas par cas.

Ces coopérations sont toutes utiles, et complémentaires. Elles associent équitablement les opérateurs ferroviaires du territoire. La réflexion en cours sur la pertinence d'un service public de fret ferroviaire complète utilement ce contexte de mobilisation. La mise en œuvre d'un tel projet devra respecter les enjeux concurrentiels et viser le bénéfice de tout l'écosystème ferroviaire actif dans ce territoire : toutes entreprises ferroviaires, tous opérateurs de transport combiné notamment.