

## Liaison Routière Fos Salon

Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre, quelles perspectives ?

Cahier d'acteur N°40 - Janvier 2021

# CAHIER DU GROUPE SNCF



Au cœur des territoires, le Groupe s'appuie sur ses expertises dans toutes les composantes du ferroviaire, et plus globalement dans l'ensemble des services de transport, pour répondre de manière simple, fluide et durable à tous leurs besoins de mobilité. La nouvelle SNCF, entreprise publique née au 1er janvier 2020 est pilotée par la société mère SNCF, qui détient cinq sociétés : SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Keolis, SNCF Fret et Geodis.

#### Coordonnées :

DIRECTION REGIONALE  
COORDINATION TERRITORIALE  
SNCF PROVENCE-ALPES-CÔTE-  
D'AZUR

4 rue Léon Gozlan – CS 70014 –  
13331 MARSEILLE CEDEX 03  
Valérie DURAND  
valerie.durand@sncf.fr

### DES INFRASTRUCTURES PERFORMANTES, UN ATOUT POUR LE REPORT MODAL DE LA ROUTE VERS LE RAIL

Au cours du débat, des voix se sont exprimées pour énoncer la portée que revêt le report modal du transport de marchandises de la route vers le rail, en matière de préservation environnementale et de lutte contre le réchauffement climatique.

Le site ferroviaire de Miramas étant situé sur le territoire de la liaison routière Fos-Salon de Provence, soumise à débat, les perspectives d'avenir pour « l'Usine fret » de Miramas ont été questionnées.

Qu'il s'agisse des flux fret depuis ou vers le sud-Ouest, depuis ou vers l'Italie, ou encore sur l'axe PLM (Paris-Lyon-Marseille), Miramas est à minima un lieu de passage obligé des circulations ferroviaires de marchandises en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

En effet, ce site est un outil industriel ferroviaire global qui ne se limite pas seulement au tri. Il s'agit du nœud ferroviaire régional autour duquel s'articule la quasi-totalité des circulations. Par ce cahier d'acteurs, le groupe SNCF a souhaité établir clairement l'importance et la nécessité d'infrastructures routières de qualité comme un élément clé de la performance de son outil industriel.

**SNCF CONFIRME LES PERSPECTIVES D'AVENIR DU SITE DE MIRAMAS, DU RECOURS AU TRI A LA GRAVITE ET ETABLIT CLAIREMENT SON RÔLE STRATEGIQUE POUR LA LOGISTIQUE FERROVIAIRE DE TOUTE LA REGION, SON INSERTION DANS UN SYSTÈME NATIONAL ET SON BESOIN D'INFRASTRUCTURE ROUTIERE DE QUALITE.**

Aujourd'hui, le groupe SNCF et principalement SNCF RESEAU, gestionnaire du site, et FRET SNCF, seule entreprise ferroviaire utilisatrice, pour l'heure, du tri à la gravité, s'accordent pour confirmer les perspectives d'avenir du recours au tri à la gravité à Miramas à court termes et à l'horizon 2030.

## LE SITE FERROVIAIRE DE MIRAMAS AU CŒUR D'UN ESPACE D'ÉCHANGE LOGISTIQUE MULTIMODAL

Le site de Miramas a fait depuis plusieurs années l'objet d'études et de débats. Notamment les observations conduites dans le cadre des « Ateliers Régionaux de la logistique » pilotés par la DREAL dont le rapport final prescrit la poursuite d'études et de réflexions complémentaires pour conclure sur l'avenir du triage.

Le contexte de la crise sanitaire est inédit, il a naturellement des conséquences sur l'économie du pays et de la Région Sud. Paradoxalement, le plan de relance et le dynamisme du fret ferroviaire (pendant la première phase de confinement FRET SNCF a transporté près de 70% de sa charge habituelle et 100% des commandes des chargeurs) ont mis en exergue les atouts des différentes modalités techniques de transport ferroviaire de marchandises, du transport combiné, au tri à la bosse en passant par les autoroutes ferroviaires ; l'ensemble du système est plébiscité.

Le Groupe SNCF engage un travail dont les objectifs sont clairs : instruire les hypothèses d'évolution, jusqu'à l'horizon de 2030, du recours au tri à la gravité et les traduire dans la définition d'un programme de travaux, son phasage et son financement dans le cadre du plan de relance du fret ferroviaire. Ce travail qui devrait durer jusqu'à l'automne 2021 rendra ses premières conclusions à échéance de la mi-février 2022.



©Maxime Huriez

## **SOUTIEN PUBLIC, DYNAMISME DE LA ZONE DE CHALANDISE, AMELIORATION DE L'OFFRE : UN CONTEXTE INEDIT POUR LE REPORT MODAL DE LA ROUTE VERS LE RAIL**

### **Le soutien au wagon isolé dans le cadre du plan de relance est un contexte inédit**

L'enveloppe annuelle de 70 Millions d'euros consacrée à conforter le wagon isolé doit lui permettre de contribuer aux ambitions nationales de report modal.

Le soutien au wagon isolé acte de l'importance de ce dispositif pour les chargeurs, tel qu'exprimée également par l'Association des Utilisateurs du Transport de Fret en juillet 2020.

C'est historiquement le premier dispositif de soutien dont bénéficie spécifiquement le Wagon isolé français

### **La zone de chalandise immédiate du triage reste dynamique.**

On note des investissements nouveaux dans l'outil industriel, des implantations récentes ou prévues à court terme, des investissements dans des Installations Terminales Embranchées, notamment au Port de Toulon Brégaillon.

Kem One a récemment investi dans son outil de production à Fos et à Martigues, le transporteur Alainé vient d'implanter une plateforme logistique embranchée...

En triage de transit ou de desserte, Miramas pourra, à court et moyen terme, traiter des trafics ferroviaires favorisés par les investissements d'infrastructures en Espagne (extension du réseau UIC).

### **LA GESTION CAPACITAIRE MISE EN ŒUVRE PAR FRET SNCF, LA PROMOTION DE SOLUTIONS DE COUPONS ET DE MIXITE DE TRAINS VONT ACCROITRE LES BESOIN DE TRI DE L'OPERATEUR**

Les frontières entre trains massifs et trafics diffus s'estompent, en réponse à la versatilité des organisations des chargeurs, et dans l'objectif d'optimiser les plans de transport ferroviaires. La gestion capacitaire de Fret SNCF répond à ces objectifs d'adaptation et d'efficacité.

Des envois massifs pourront être ordonnancés en lots dans des axes de convoyage, ou directement réorganisés en coupons. Ces évolutions attendues par le marché nécessitent un recours accru au tri. Dans le même esprit, des circulations mixtes, associant coupons « conventionnels » et coupons « combinés » peuvent apporter des solutions pour de nouveaux trafics.

Miramas bénéficie des gisements de transport combiné maritimes (Fos) ou continentaux (Clésud) susceptibles de recourir à ce type d'organisation.

**Une meilleure liaison routière entre Fos et Salon serait bénéfique au développement du transport combiné, transport intermodal par essence qui mixe modes routier, fluvial et ferroviaire.**



## **Des coopérations entre acteurs ferroviaires peuvent consolider les flux du périmètre de Fret SNCF.**

Fret SNCF est aujourd'hui, de fait, l'unique utilisateur du tri à la gravité, du fait des volumes qu'il traite. Cette situation n'est pas un invariant et peut connaître des évolutions à un terme proche, et a fortiori, à l'horizon long qui caractérise les investissements dans les infrastructures.

## **Des acteurs ferroviaires développeront le recours au tri, à Miramas et ailleurs en France.**

A court terme déjà, la Métropole Aix Marseille finalise la création d'un Service Public de Fret Ferroviaire sous la bannière de sa régie RDT13. Cet acteur aura vocation à diriger des flux locaux vers les axes de convois des entreprises ferroviaires de long parcours, dont Fret SNCF, et annonce le besoin, dans cette perspective, d'une connexion au triage de Miramas. Fortement présent auprès du tissu économique local, bénéficiant d'un soutien public pour chercher des trafics complémentaires à ceux du champs concurrentiel, ce service pourra consolider des flux diffus passant au tri.

## **De façon plus générale, le soutien au wagon isolé dans le cadre du plan de relance motivera d'autres entreprises ferroviaires à développer des services en wagon isolé, faisant du recours au tri la condition du développement des flux.**



©JCMILHET

Le modèle économique de gestion des triages à la gravité n'est donc pas durablement contraint par l'exploitation du tir au but par Fret SNCF et par son seul usage, y compris dans un terme proche. Il s'agit bien de redonner de la compétitivité à ce service.

# MIRAMAS UN SITE STRATEGIQUE QUI A BESOIN D'INFRASTRUCTURE ROUTIERE EFFICIENTE

Miramas reste à ce jour un site incontournable qu'il s'agisse des flux fret depuis ou vers le sud-Ouest, depuis ou vers l'Italie, ou encore sur l'axe PLM (Paris-Lyon-Marseille). Il demeure un lieu de passage obligé des circulations ferroviaires de marchandises en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ce site est un outil industriel ferroviaire global qui ne se limite pas seulement au tri. Il s'agit du nœud ferroviaire régional autour duquel s'articule la quasi-totalité des circulations et des modes de traitement logistique tel que le combiné. On y retrouve également les fonctions de relais, de garage, de stationnement, de dépôt, de remisage, de raccordement de plusieurs embranchements ou encore périodiquement de base arrière-travaux. Pour ces raisons, il paraît particulièrement nécessaire de développer les infrastructures routières ad hoc et notamment la liaison routière soumise aujourd'hui au débat entre Fos et Salon-de-Provence.

## Définitions :

**Tri à la gravité ou tri à la bosse** : fonctionnalité d'un site de triage qui permet d'opérer les wagons de marchandises sans utiliser de locomotive. Le wagon utilise une butte et rejoint son train par gravité, c'est-à-dire en descendant naturellement la pente et grâce aux aiguillages des rails.

**Transport combiné** : mode de transport de marchandises intermodal de type « rail-route » ou « fleuve-route » opéré grâce à des caisses mobiles ou conteneurs et nécessitant des installations ferroviaires de chantier de transport combiné.

**Autoroute ferroviaire** : le ferroutage permet de charger des camions complets sur un train / tracteur + remorque sur des wagons spéciaux surbaissés.

**Wagon isolé train massif** : Le wagon isolé se distingue du principe du transport de marchandises par train massif, appelé aussi train complet qui est formé d'un seul train qui est acheminé directement de son point de départ à son point de destination, sans remaniement intermédiaire. Les wagons isolés, sont expédiés et passent par différentes gares de triage où les trains sont recomposés en fonction de leur destination.

**UIC** : Union Internationale des chemins de fer ; association internationale qui regroupe les différents acteurs du système ferroviaire : compagnies de chemin de fer, entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, compagnies de transports publics.