

# VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019



Cahier d'acteur n°12 - Juin 2019

## SIGNATAIRES



Union Maritime et Fluviale  
Marseille – Fos



Grand Port Maritime  
de Marseille (GPM)

le réseau des



Chambre de Commerce  
et d'Industrie de région  
Provence-Alpes-Côte d'Azur



Via Marseille Fos



Métropole Aix-Marseille-  
Provence

Présentation : Cf. Page 4  
Contact : [umf@umf.asso.fr](mailto:umf@umf.asso.fr)

## CAHIER D'ACTEUR

**La fluidité du Nœud Ferroviaire Lyonnais est une condition essentielle de la compétitivité du Grand Port Maritime de Marseille et de sa place portuaire.**

**NFL LONG TERME : UNE AMBITION FERROVIAIRE AU SERVICE DU 1<sup>ER</sup> PORT DE FRANCE, DANS UNE LOGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE.**

## DÉVELOPPER LE FRET FERROVIAIRE, UNE AMBITION STRATÉGIQUE

Pour les acteurs économiques du territoire autour de la place portuaire de Marseille-Fos, les enjeux liés au développement du transport de marchandises par le fer sont cruciaux. En effet, sur l'axe stratégique Méditerranée-Rhône-Saône, le mode ferroviaire répond aux objectifs ambitieux d'élargissement de l'hinterland, de massification des trafics et de réduction de l'empreinte carbone des transports. Dans un contexte de concurrence interportuaire accrue en Europe, la fluidité et la rapidité des transports sont des atouts majeurs pour le développement des trafics et des emplois liés.

Ce document vise à expliquer l'importance stratégique de la fluidité du nœud ferroviaire lyonnais, pour accompagner la croissance du fret ferroviaire entre Marseille-Fos et les ports maritimes et fluviaux de la Région Sud et leur hinterland, dans le cadre de la stratégie de place portuaire.

## MARSEILLE-FOS, 1<sup>ÈRE</sup> PLACE PORTUAIRE DE FRANCE, POU MON ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Avec 81 millions de tonnes et 41 500 emplois associés (8 % de l'emploi privé des Bouches du Rhône), Marseille-Fos est le 1<sup>er</sup> port de France et le 2<sup>ème</sup> en Méditerranée. Il constitue le poumon économique de son territoire. Marseille-Fos bénéficie d'une excellente situation géographique et d'un passage portuaire fluide, grâce au travail quotidien de la place et au nouveau logiciel informatique Ci5, outil digital de gestion de la chaîne logistique de la société marseillaise MGI. Il propose de nombreux services maritimes sur tous les continents, et bénéficie

d'une très bonne connexion aux réseaux de transports terrestres. Son intermodalité est unique en Méditerranée avec l'accès à six modes de transport : mer, route, fer, fleuve, pipeline, air. Il est situé sur deux corridors multimodaux RTE-T (Réseau transeuropéen de transport) : le corridor Mer du Nord – Méditerranée et le corridor Méditerranéen, en cours d'extension pour y intégrer l'axe Marseille – Nice – Vintimille – Gênes.

Depuis la réforme portuaire en 2011 et le retour à la fiabilité et la compétitivité, la confiance des clients est revenue et les trafics de marchandises diverses sont en forte croissance. Environ 50 % des marchandises exportées par les activités de l'axe Rhône Saône (qui comprend quatre régions : Bourgogne – Franche Comté, ARA, Occitanie, PACA) transitent par le port de Marseille Fos.

## L'IMPORTANCE DU FRET FERROVIAIRE PORTUAIRE

Le fret ferroviaire est composé des 4 segments suivants, dont les trois derniers concernent le maritime :

- Le combiné continental : environ 100 000 UTI (Unité de transport intermodal) en 2018 sur le territoire métropolitain et 185 000 UTI en 2018 sur le territoire régional PACA, volume réparti entre 4 principaux opérateurs de transport combiné.
- Le combiné maritime : 5 opérateurs de transport combiné, plus de 146 000 EVP (équivalent vingt pieds) en 2018 (+67 % entre 2013 et 2018) et plus de 11 % de part modale (+3pts entre 2013 et 2018).

Le trafic, toute nature confondue, des chantiers Transport Combinés sur Marseille, Lyon et leurs régions, en croissance constante, représentaient respectivement 23 % et 15 % du trafic total français en 2009 soit 38 %, démontrant l'importance de l'axe pour le transport combiné.

- Les autoroutes ferroviaires : des projets sont en cours de mise en œuvre et des infrastructures dédiées seront opérationnelles dès 2020 avec possibilité de trains depuis et à destination des terminaux portuaires de Marseille.
- Le fret industriel lié à un transport maritime : plus de 5,9 Mt.

En 2012, la part modale ferroviaire, pour tous les flux portuaires, était de 18 % et de 6 % pour les flux conteneur. Cette part modale est en constante augmentation, notamment grâce aux flux conteneur, dont la part modale a atteint 11 % en 2018.

Cette dynamique de croissance s'inscrit dans le temps, car cette hausse est liée à une volonté croissante des acteurs du transport (chargeurs, commissionnaires de transport et armateurs) et des collectivités locales de basculer du mode routier au mode ferroviaire, pour des raisons multiples : massification, réduction des émissions carbone, limitation de la congestion au port, etc.

## UNE STRATÉGIE DE CONQUÊTE LIÉE AU FRET FERROVIAIRE

Aujourd'hui, il n'y a plus de trafic captif. La concurrence entre les ports européens du Nord et du Sud de l'Europe est très vive, notamment sur la pénétration de l'hinterland avec le recours à des modes massifiés comme le fer.

Les ports d'Anvers et Rotterdam ont depuis longtemps développé des liaisons ferroviaires fiables, nombreuses et fréquentes vers notre hinterland naturel (Auvergne Rhône Alpes, l'Est de la France, la Suisse, le Sud de l'Allemagne).

Dans ce contexte, le port de Marseille-Fos, intégré dans un maillage routier et ferroviaire sur ces marchés à fort potentiel, a élaboré une stratégie ambitieuse de renouveau du fret ferroviaire, pour gagner de nouveaux trafics, notamment le long de l'axe Rhône-Saône et au-delà, jusqu'en Allemagne :

- Plus de 25 M€ ont été investis par le Grand Port Maritime de Marseille pour améliorer son réseau ferré au cours des dix dernières années ; des investissements sont prévus pour de nouveaux développements dans les années à venir.
- Des coopérations sont en vigueur et recherchées avec les opérateurs pour accompagner de nouvelles liaisons par train vers un hinterland éloigné et légitime pour Marseille Fos : la région Grand Est, la région parisienne, l'Allemagne du Sud, le Luxembourg, la Suisse, etc. En effet de plus en plus nombreux sont les chargeurs et acteurs économiques à étudier cette alternative par le Sud.
- Des partenariats interportuaires (notamment Medlink Ports) sont mis en place pour structurer l'hinterland via ses hubs multimodaux ; les ports maritimes et intérieurs Medlink représentent 11 plateformes multimodales où s'ancrent des trafics massifiés et qui sont les accès à leurs dynamiques territoires d'assise.
- Des optimisations de la chaîne logistique sont recherchées grâce à un travail étroit avec ses différents acteurs ou encore sur des segments particuliers de trafic tels les marchandises dangereuses (déjà opérationnel sur le mode fluvial depuis le Port Edouard Herriot et reproductible sur le mode ferroviaire si opportun).

- Une participation active aux travaux des deux corridors européens de fret ferroviaire (RFC) sur lequel est inscrit le port (Mer du Nord-Méditerranée et Méditerranéen)
- Le système innovant Ci5 connecte tous les acteurs maritimes et logistiques, y compris les chargeurs et les plateformes intérieures (transport combiné par exemple).
- L'extension du corridor NSM (North Sea-Mediterranean) sur la Suisse romande. Un service de navette relie désormais Marseille - Fos et Chavornay, via Gevrey.
- La promotion du port, sur laquelle les signataires du présent cahier s'engagent en soutenant Via Marseille-Fos.

Cette stratégie s'inscrit aussi dans la stratégie nationale portuaire décidée par l'État français, en particulier dans le cadre de la coordination des ports sur l'axe logistique Méditerranée-Rhône-Saône et sur la façade maritime méditerranéenne. Le réseau Medlink Ports qui fédère les ports intérieurs depuis le nord de la Saône jusqu'aux ports méditerranéens de Sète, Marseille Fos et Toulon, développe ainsi cette vision d'axe fluide, fondé sur le report modal, et reliant l'Europe et la Méditerranée. À travers l'enrichissement de l'offre globale faite à leurs clients potentiels, le GPMM, Toulon, Nice, Arles, Avignon concourent ensemble à constituer une Euro-région cohérente, ouverte sur la Méditerranée, l'Afrique et le monde. Cette stratégie ambitieuse de renouveau du fret ferroviaire nécessite que les infrastructures ferroviaires et les hubs, notamment le hub lyonnais, puissent absorber des circulations de fret ferroviaire multipliées par 1,8 à l'horizon 2030 auxquelles s'ajoutent les besoins de fret ferroviaire liés au développement des autres ports de la façade maritime méditerranéenne et de l'axe fluvial Rhône-Saône.

## UN GAGE DE DÉVELOPPEMENT « DURABLE »

Le développement du fret ferroviaire est par ailleurs un des axes clés de la stratégie de développement durable de la place. La réduction des émissions de carbone est un enjeu fort, pour les populations mais aussi pour le monde économique. Le GPMM favorise le report modal et développe une politique compétitive tenant compte des enjeux environnementaux (réduction des émissions des navires à quai, politique incitative en faveur des navires les moins polluants...). Par le biais de sa charte qualité, l'UMF promeut ses adhérents qui s'engagent sur des actions concrètes en faveur du report modal vers le fer ou le fleuve.

## L'ENJEU MAJEUR DE LA FLUIDITÉ LE LONG DE L'AXE MED RHÔNE SAÔNE, VIA LE NFL

Parmi les critères de choix d'un port par le client, la fluidité du transport terrestre est majeure, car synonyme de rapidité et coût réduit. La marchandise, comme le passager, emprunte les voies les plus fluides pour voyager. La compétition entre les ports se joue donc sur quelques jours de temps de transport. La fluidité du passage portuaire ne suffit pas, si elle s'interrompt pendant les transports intérieurs. À l'import comme à l'export, la bonne situation géographique et la performance du passage portuaire de Marseille-Fos doivent être confortées par des temps de transport terrestre compétitifs pour lutter contre ses concurrents et gagner de nouveaux marchés. Un jour d'attente, et la fiabilité de la chaîne du transport est remise en cause par le client.

L'évitement du NFL pour rejoindre l'Est de la France, la Suisse et l'Allemagne n'est pas possible (contrainte de gabarit et de circulation de trains longs...). Le NFL est un passage obligé pour toutes les circulations fret en direction du Nord et de l'Est de la France et pour consolider et recomposer les trains.

Dans ce contexte, la question de la fluidité du nœud ferroviaire de Lyon est cruciale ! Il est ainsi indispensable de réserver des sillons performants et réguliers dédiés au fret ferroviaire, y compris en heure de pointe.

Actuellement, 60 % des trains provenant de l'agglomération lyonnaise ou passant par le nœud lyonnais ont plus de 10 minutes de retard et près de 50 % de ces trains ont un retard de plus de 30 minutes à l'arrivée sur le réseau ferré portuaire du GPMM. Or, la ponctualité des trains est un enjeu majeur de fluidité de l'ensemble des circulations et de fiabilité du service rendu au client.

Le développement du trafic ferroviaire des trains de voyageurs dû à la croissance démographique et au dynamisme de la région Auvergne Rhône Alpes va aggraver une congestion du nœud ferroviaire lyonnais dans les prochaines années et limiter les sillons.

La réalisation du NFL doit donc permettre d'y remédier en anticipant les besoins en investissements futurs, sans renvoyer à des aménagements connexes (CFAL dans sa totalité nord et sud...) dont les horizons de mise en œuvre méritent d'être stabilisés. Elle aura besoin d'être complétée par des infrastructures complémentaires dans l'hypothèse de réalisation du Lyon-Turin.

DEBAT PUBLIC **Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme**

Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon

Tél. : 04 72 91 30 80 | [DebatNFL@debat-cndp.fr](mailto:DebatNFL@debat-cndp.fr) | [noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr](http://noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr)

Les trains de marchandises devront pouvoir :

- disposer de sillons fiables, en nombre suffisant, à toute heure du jour et de la nuit, même en période de pointe de trafic passagers.
- continuer à accéder au triage de Sibelin, zone de transit incontournable, de manière fluide pour les trafics industriels et notamment du secteur de la chimie.

## NÉCESSITÉ DE JOUER À ARMES ÉGALES AVEC LES PORTS CONCURRENTS

La réalisation du NFL Long Terme, devra garantir la fluidité et le passage continu des circulations de fret ferroviaire actuelles et à venir, indépendamment des projets connexes de CFAL, car la place portuaire de Marseille-Fos demande à jouer à armes égales avec ses concurrents. Elle demande des équipements adaptés aux besoins, en matière d'infrastructures de transport, d'énergies, de télécommunications, de services logistiques et de foncier économique. Ne rien faire sur le NFL LT reviendrait à favoriser les ports du Nord Europe sur les marchés au-delà de Lyon, en France, en Allemagne et en Suisse et rendraient inatteignables les ambitions de la stratégie nationale portuaire, en cours de révision.

De la même manière, on peut également citer les risques liés à la réalisation du CFAL Nord-Est sans le CFAL Sud, qui,

dans la perspective du Lyon – Turin, bénéficierait aux ports italiens sur nos marchés. Et ce, au détriment de l'économie et des emplois portuaires de Marseille-Fos, mais aussi de tout un territoire. Pour mémoire, 1 000 conteneurs en plus = 10 emplois supplémentaires dans la filière logistique.

## CONCLUSION

Le développement du port de Marseille-Fos est un enjeu primordial pour les acteurs économiques et institutionnels locaux. L'amélioration du fonctionnement du nœud ferroviaire lyonnais est un facteur essentiel à la consolidation et au développement du mode ferroviaire à partir de / vers le port, seul à même de lui permettre de se projeter efficacement et durablement au-delà de son hinterland naturel. Il doit en effet pouvoir apporter une réponse à des marchés nationaux et européens pour lesquels il représente une alternative efficace aux accès Nord à L'Europe en temps de transit, empreinte carbone et coût global. En cosignant ce cahier d'acteurs, les acteurs locaux montrent leur confiance dans le rôle majeur que le port doit jouer dans l'économie française, leur vision commune sur l'importance de la croissance du fret ferroviaire entre les ports maritimes et fluviaux de la Région Sud et leur hinterland sur l'axe Méditerranée Rhône Saône et leur cohésion en vue du projet NFL LT, qu'ils soutiennent et appellent de leurs vœux.

**L'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos** - L'UMF regroupe l'ensemble des 24 professions qui constituent la première place portuaire de France. Elle représente plus de 450 entreprises et 25 000 emplois directs.

**Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)** - 1<sup>er</sup> port français et 2<sup>ème</sup> de Méditerranée, porte d'entrée naturelle de l'Europe, il traite tout type de marchandise, accueille entrepôts et industries à proximité de ses terminaux à conteneurs. Il assure également une activité de réparation navale et répond aux standards internationaux requis pour les activités de passagers, croisière et ferries.

**Chambre de Commerce et d'Industrie de région Provence-Alpes-Côte d'Azur** - La CCIR PACA fédère et anime un réseau composé de 7 CCI territoriales au service des 278 215 entreprises du territoire.

**Via Marseille Fos** - VMF fédère les acteurs de la place portuaire afin de promouvoir le port de Marseille-Fos comme port majeur pour toutes catégories de marchandises.

**Métropole Aix-Marseille-Provence** - La Métropole Aix-Marseille-Provence est la plus vaste de France. Elle réunit 92 communes sur trois départements. Attractive et dynamique, elle se situe au premier rang des zones exportatrices vers la Méditerranée grâce à son port.