



LE PROJET DE RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITES FERROVIAIRES DU CANET

LES EFFETS SUR LES CIRCULATIONS

Note en réponse aux demandes de précisions et
recommandations du garant en date du 20/01/2023

Juillet 2023

Sommaire

Demandes de précision et recommandations du garant en date du 20/01/2023	3
1. Les effets sur les circulations ferroviaires	4

Demandes de précision et recommandations du garant en date du 20/01/2023

« 12. Partage d'informations complémentaires concernant les compatibilités des trafic fret et voyageurs et mise en œuvre d'une simulation dynamique »

1. Les effets sur les circulations ferroviaires

Le projet proposé pour la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du site du Canet comprend la réouverture du raccordement de Mourepiane, lien de connexion entre le réseau ferré national et le réseau ferré portuaire. La conception de l'infrastructure associée répond à deux impératifs :

- Permettre aux trains fret de s'insérer dans le trafic TER en journée (et en particulier pendant les heures de pointe) dans la logique du trafic fret actuel. Ceci pour ne pas impacter les riverains par un trafic reporté sur les horaires de nuit.
- Assurer une robustesse d'exploitation sur le réseau ferré national tout en assurant la compatibilité entre le transport des voyageurs et des marchandises.

Sur la base de la conception du système ferroviaire proposé, une étude détaillée d'exploitation ferroviaire a été réalisée lors des études antérieures menées en amont de la concertation publique de fin 2022. Elle a permis de démontrer les deux impératifs ci-avant et donc de « valider » techniquement l'infrastructure prévue.

Soucieux d'être le plus précis possible avec les dernières hypothèses, SNCF Réseau fait actuellement réaliser une nouvelle étude d'exploitation par un partenaire indépendant qui sera mise à disposition durant l'enquête publique.

Sont explicités ci-après les principaux principes d'insertion des trains fret sur les voies littorales Marseille L'Estaque depuis le raccordement de Mourepiane vers l'Estaque et leur évolution entre le projet de 2015 et le nouveau projet proposé. En effet, depuis 2015, le projet a évolué pour prendre en compte les besoins et ambitions de toutes les parties prenantes (riverains, AOT voyageurs, port de Marseille Fos,). Le maître d'ouvrage SNCF Réseau s'est donné les moyens de répondre à ceux-ci en adaptant son infrastructure.

Principes d'insertion des trains fret sur la ligne TER

Pour permettre d'insérer sur une ligne ferroviaire voyageurs des trains fret en provenance d'un raccordement, il faut optimiser le temps pendant lequel la circulation commerciale voyageurs est « suspendue » durant l'insertion.

Du projet de 2015 au projet actuel

Entre le projet de 2015 et celui actuellement porté par les partenaires, les ambitions de dessertes tant de trains de voyageurs que de trains de fret sur la ligne ont été revues pour tenir compte des besoins de déplacements et des enjeux économiques et écologiques.

Ainsi, pour s'assurer qu'à l'horizon 2030 tous les trafics envisagés seront réalisables sur la ligne Marseille L'Estaque par Arenc, il faut concevoir les infrastructures adaptées.

Le projet actuel implique donc une conception nouvelle de la signalisation de la ligne pour permettre une meilleure insertion des trains de fret au départ du port et un temps de circulation à contre sens entre le raccordement de Mourepiane et la gare de L'Estaque le plus court possible.

A l'arrivée d'un train fret depuis L'Estaque, l'utilisation du raccordement est optimale puisque le train emprunte la « bifurcation » sans beaucoup ralentir et en dégageant les voies voyageurs très rapidement.

Ainsi, des trains fret peuvent être reçus toute la journée en toute robustesse d'exploitation. Seule la capacité de réception à l'autre extrémité du raccordement limite la capacité de recevoir des trains fret à tout moment de la journée.

Au départ depuis le réseau ferré portuaire, l'infrastructure prévoyait en 2015 (voir schéma ci-après) :

- La circulation des trains en sortie du raccordement vers l'Estaque à contre-sens jusqu'à l'Estaque
- « L'ouverture » du signal au départ du train fret depuis le « bas » du raccordement entraînant la « fermeture » immédiate du signal de sortie de la gare de L'Estaque vers Marseille, empêchant ainsi les autres trains commerciaux de circuler dès le départ du train fret au bas de raccordement.

Ce principe avait un impact acceptable sur l'exploitation des trains voyageurs avec les hypothèses de l'époque (un espacement des trains voyageurs toutes les 25 mn en heure de pointe). Le temps de parcours entre le départ depuis le port jusqu'à la libération de la voie à contre-sens à l'Estaque pouvait durer, et donc « interdire » les circulations voyageurs, jusqu'à 17 minutes.



L'insertion des trains lors du projet de 2023

Afin d'améliorer la robustesse d'exploitation et surtout anticiper le passage à 4 TER par heure et par sens à l'horizon 2030 (un train toutes les 15 minutes), le maître d'ouvrage propose une nouvelle conception de l'infrastructure ferroviaire optimisant et donc diminuant fortement le temps d'insertion des trains fret. La volonté restant de permettre la circulation des trains fret envisagés durant les heures de pointe voyageurs et ne pas les reporter à des horaires nocturnes plus impactantes pour les riverains.

Ainsi, dans ce nouveau projet, les partenaires co-financeurs ont accepté une forte augmentation du coût d'investissement pour financer l'adaptation de la signalisation et du plan de voie.

A noter que le projet prévoit une évolution en deux phases des infrastructures et de la signalisation. La deuxième phase étant étroitement liée au projet de développement de la desserte ferroviaire voyageurs de proximité qui prévoit une augmentation du nombre de trains du quotidien sur la ligne.

➔ Phase 1 de l'évolution

La signalisation en sortie prévoira (voir schéma ci-après) que le signal permettant l'insertion sur la ligne Marseille L'Estaque des trains fret au départ du port ne soit plus situé sur le « bas » du raccordement mais au point de convergence entre celui-ci et la ligne principale, sur le haut du raccordement.

Ainsi, cette modification permettra le départ des trains fret depuis le port sans pour autant bloquer l'ensemble du trafic voyageurs depuis l'Estaque vers Marseille dès sa mise en mouvement.

La circulation des trains se fera toujours à contre-sens jusqu'à l'Estaque, car acceptable avec un temps de « suspension » du trafic voyageurs diminué pour n'être au maximum que de 13 minutes. L'impact sur l'exploitation de la ligne de ces trains de fret s'en trouve donc réduit.



→ Phase 2 de l'évolution

A compter de 2030 et l'évolution de la desserte voyageurs (passage du nombre de trains à 4 par heure et par sens), il est impératif de diminuer fortement le temps d'insertion des trains fret. Ainsi, une voie de communication entre les voies en sortie du raccordement de Mouréplane va être installée (voir schéma ci-après).

Le train fret pourra donc reprendre très rapidement son « sens » normal. Cet aménagement permettra de limiter le parcours à contre-sens des trains de fret au plus court et libérera plus rapidement la voie pour permettre aux trains voyageurs en provenance de l'Estaque et à destination de Marseille de ne plus être bloqués.

Les trains de fret reprenant plus rapidement la voie normale de circulation, le temps de suspension de la circulation des trains voyageurs sera limité à 8 minutes maximum. Ce qui est tout à fait compatible avec une circulation aux 15 minutes des TER.



Le projet en favorisant le transfert modal depuis la route vers le fer impliquera un développement des trafics ferroviaires (3,8 trains en situation de référence et 10,3 trains en situation projetée lors de la mise en service en 2026 et 4,1 trains en situation de référence et 14,8 trains en situation projetée à l'horizon 2046.

L'étude d'exploitation conduite par SNCF Réseau a démontré que le flux des trains fret en sortie de la rampe était compatible avec le passage des TER au quart d'heure. Cette exigence implique d'ailleurs la création de la communication MM1/MM2 prévue dans le cadre du projet en 2030 pour raccourcir le temps d'insertion des trains marchandises sur le réseau.

L'étude d'exploitation montre que les effets sur le trafic TER sont négligeables.