

Etudes du maître d'ouvrage

Analyse et évolution du fret régional



LGV • Bordeaux • Toulouse •

Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse

Avril 2005



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

ANALYSE ET EVOLUTION DU FRET REGIONAL¹

ISIS

1. OBJECTIFS ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE

1.1. Objectifs

Recueillir des éléments de prospective permettant d'alimenter les prévisions de trafic du fret régional, en gardant à l'esprit que la mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse pourra être l'occasion d'une amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transport ferroviaire de fret sur la ligne existante.

- Evolution de la répartition spatiale des flux.
- Politique multimodale.

1.2. Méthode employée

- Analyse des données existantes,
- Enquêtes auprès des responsables locaux et des chargeurs,
- Prévision des trafics futurs.

¹ Les présentes études ont été réalisées par des bureaux études différents, utilisant des méthodologies qui leurs sont propres, d'où des divergences possibles au niveau de certaines données chiffrées notamment en matière de trafic.

2. SYNTHÈSE DES DONNÉES RECUEILLIES

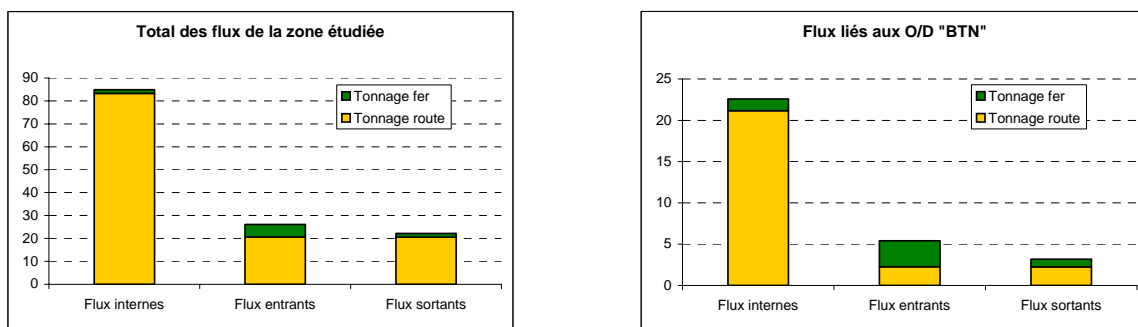
2.1. Sources quantitatives

2.1.1. Exploitation de la base de données « SITRAM »

Cette base de données nationale (statistiques du Ministère de l'Équipement) permet de connaître année par année la répartition et la nature des volumes de marchandises transportées aussi bien par la route que par le rail.

Sur la **zone d'étude**², plus de **140 millions** de tonnes de marchandises ont été transportées en 2000, dont **7% par le fer** (hors transit).

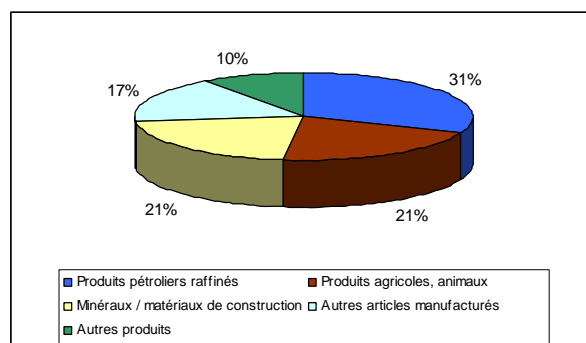
Répartition entre le rail et la route, des volumes transportés en 2000 (millions de tonnes/an)



O/D = Origine / Destination

Pour le fer, une forte « massification » des flux est constatée puisque ceux de plus de 10 000 t par an totalisent 85% du tonnage transporté alors qu'ils ne représentent que 15% des relations. Il convient de noter que ce phénomène est également vrai pour la route.

Les flux ferroviaires de plus de 10 000 t concernés par l'amélioration de l'axe représentent près de **9 millions de tonnes** au total en 2000. La répartition par catégories met en évidence une concentration de la demande à 90% sur les quatre catégories suivantes :



- les produits pétroliers raffinés sont essentiellement importés dans la zone d'étude.
- les minéraux (bruts ou manufacturés) et les matériaux de construction sont essentiellement transportés à l'intérieur de la zone d'étude.

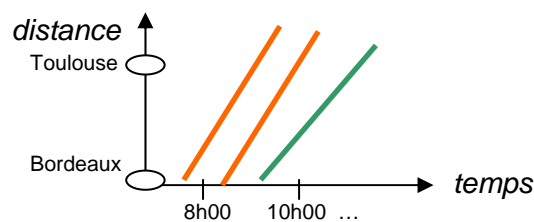
² Il s'agit des départements suivants en origine – destination : Aude (11), Haute Garonne (31), Gironde (33), Lot et Garonne (47), Tarn et Garonne (82).

- les produits agricoles et les animaux vivants sont principalement transportés en interne et importés de la zone d'étude.
- les autres articles manufacturés sont échangés avec les autres régions, majoritairement en export.

Les parts de marché du fer augmentent généralement avec la distance. Le transport ferroviaire est dominant pour certaines marchandises, comme les produits pétroliers raffinés. Dans de tels cas, la prépondérance du fer s'explique surtout par la localisation des installations terminales. L'évolution des flux ferroviaires observée entre 1990 et 2000, montre une croissance soutenue des flux internes et sortant, mais plus contrastée pour les flux entrants (avec une réorganisation du circuit de distribution des produits pétroliers raffinés).

2.1.2.Extractions de la base « THOR »

La base « THOR » (Tracé des HORaires) récapitule, sur l'ensemble du réseau ferré français, les « sillons » qui sont attribués aux différents trains en circulation. On rappelle que ces « sillons » sont de véritables créneaux d'espace-temps d'utilisation d'une ligne. La circulation des différents trains au cours de la journée sur un tronçon et dans un sens peut être visualisée par des graphiques :



La circulation d'un train est représentée par un trait oblique (le sillon utilisé)
On détermine ainsi la capacité de la ligne à absorber toutes les circulations (les traits ne doivent pas se chevaucher)

Les sillons « THOR » de fret ont été analysés pour une semaine d'octobre en 2001 et en 2003 pour chaque sens des sections Carcassonne-Narbonne, et Montauban-Toulouse.

Une baisse des sillons réservés a eu lieu entre ces deux années, respectivement de l'ordre de -15% et -30%. Cette baisse peut s'expliquer notamment par :

- la réorganisation de l'offre de la SNCF (diminution des réservations de sillons facultatifs),
- par les conséquences régionales de la sécheresse de 2003 (production de céréales moindre).

2.2. Sources qualitatives

L'analyse des flux de la base SITRAM ayant mis en évidence la prépondérance de certains flux, des enquêtes ont été menées auprès des principaux chargeurs. Celles-ci avaient pour objectif d'apprécier leur sentiment sur le service rendu par le mode ferroviaire et ce qu'ils envisagent comme potentiel d'évolution pour les flux les concernant. Cette dernière question a été par ailleurs complétée par un recueil d'avis auprès de la SNCF, des services de l'Etat et des Régions.

2.2.1. La filière hydrocarbures

Les produits pétroliers raffinés qui constituent l'essentiel de cette filière sont acheminés en train de Fos-sur-Mer (13) jusqu'aux dépôts de Toulouse, à partir desquels ils sont ensuite redistribués par camion dans toute la région.

Pour l'un des principaux industriels, les critères fondamentaux du transport sont la fiabilité, le respect des délais, la sécurité et le respect de l'environnement. Les volumes transportés devraient stagner.

2.2.2. La filière granulats³

Les trains sont expédiés à partir des sites d'extraction. Ceux-ci sont situés essentiellement dans la partie amont de la vallée de la Garonne et dans la vallée de l'Ariège, au sud de Toulouse. Ces flux empruntent peu la ligne Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

Globalement, le train est jugé efficace et rentable pour une utilisation en continu, sans variation de volumes.

2.2.3. Les céréales et produits agricoles

Les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées sont de grandes productrices de céréales (maïs, blé dur, blé tendre, tournesol). Le transport par le fer de ces produits est facilité par l'implantation des silos le long des voies ferrées et par la présence de grands ports d'exportation sur les deux rives les plus proches (Bordeaux, Port-la-Nouvelle). Les volumes transportés en train sont toutefois à la baisse (conditions climatiques, concurrence espagnole). L'avenir pourrait être plus favorable au fer si trois conditions étaient remplies : moindre coût, moins de retards et moins de grèves.

2.2.4. La grande distribution et les autres filières⁴

Les entreprises du secteur de la grande distribution acheminent certains produits par le train⁵ : eaux minérales, bières, papier-toilette, cartons.. La mise en place du plan Fret 2006 avec la remise en cause de certaines liaisons suscite des inquiétudes. Les chargeurs interrogés estiment pourtant que les tonnages ont de grandes chances d'augmenter dans les années à venir. Parmi les autres filières, on peut citer la filière automobile à Eurocentre (satisfaction du chargeur mais volumes stables), l'Armée et la sidérurgie en Aquitaine.

2.2.5. Le transport combiné⁶

Il connaît au niveau régional, la même crise qu'à l'échelle nationale, faute d'investissements et face à la poursuite du maillage autoroutier (dont l'A20 dans la région). Les seuls sites qui utilisent la ligne « BTN » sont les chantiers de Saint-Jory et de Fenouillet au nord de Toulouse. La société Novatrans est néanmoins optimiste sur le long terme.

³ Cf. minéraux et matériaux de construction

⁴ Cf autres articles manufacturés

⁵ Mais pratiquement jamais en trains complets.

⁶ Le transport combiné correspond au transport de caisses mobiles. Il s'agit d'un contenant, et l'on ne connaît pas les produits qu'il transporte. Cependant il s'agit de produits facilement « unitarisable » donc ceci renvoie certainement à des produits manufactures ou autres produits.

3. LES PRINCIPAUX CALCULS ET RESULTATS

3.1. Perspectives de croissance et projets

Deux **grands projets** peuvent dans les années à venir concerner directement la ligne BTN :

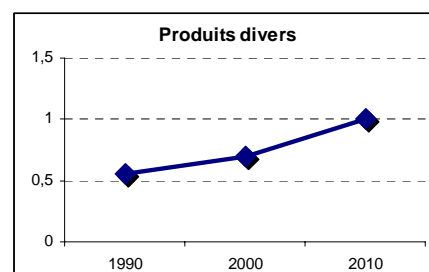
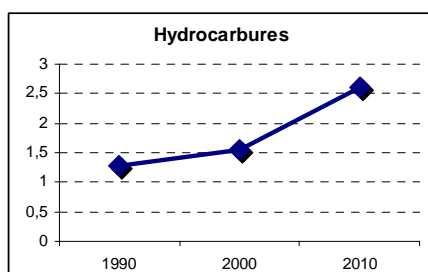
- la création envisagée d'un dépôt de produits pétroliers sur l'axe POLT au nord de Montauban, approvisionné depuis Port-la-Nouvelle générerait un trafic nouveau (environ un million de tonnes de carburant).
- une usine de broyage de laitier de sidérurgie sur le port de Bordeaux, créerait de nouvelles circulations de train pour desservir toutes les usines de traitement du sud-ouest (chaque année 250 000 tonnes de laitier devraient être importées).

Concernant la filière granulats, l'éloignement progressif des sites de production par rapport à leurs zones d'utilisation entraîne une augmentation de la demande de transport. Le mode ferroviaire devrait en toute logique avoir une carte à jouer dans cette évolution. Il s'avère de manière générale de plus en plus adapté au transport de pondéreux, notamment en matière de sécurité et d'environnement.

L'avenir des circulations de céréales est pour l'instant plutôt flou. Malgré la pertinence du fer et des investissements ponctuels (silos à Port-la-nouvelle), l'avenir du transport régional est incertain malgré des exportations à la hausse.

Le transport combiné, lui, bénéficiera petit à petit des investissements dans de nouvelles infrastructures (extension d'Eurocentre, Alba Sud) et du développement de « tapis-roulants » pour le transport de conteneurs entre l'Atlantique et la Méditerranée.

Après une faible augmentation durant la décennie précédente, les prévisions indiquent pour les deux principaux flux entrants (hydrocarbures, produits divers) une augmentation plus forte à moyen terme :



Les flux sortants de Midi-Pyrénées sont quant à eux plus faibles en volume que les flux entrants. Parmi eux, seul le transport de produits divers - dont le transport combiné - n'a pas diminué durant la décennie précédente.

Pour récapituler, les prévisions sont les suivantes :

- hydrocarbures : +60% (soit +1,0 Mt)
- produits divers : +40% (soit +0,3 Mt)
- transport combiné : +20%
- céréales : +20%

3.2. Estimation des sillons régionaux de fret

Pour l'estimation des sillons régionaux de fret, les hypothèses de croissance jusqu'en 2020 ont été faites sur deux « coupures » (Toulouse-Montauban et Carcassonne-Narbonne).

Il en résulte les besoins suivants pour le fret régional :

- 9 600 sillons annuels à l'est de Toulouse (deux sens confondus),
- 7 900 sillons annuels au nord de Toulouse (deux sens confondus).

Ce qui correspondrait à 19 sillons par jour et par sens à l'est de Toulouse, et de 16 sillons par jour et par sens au nord de Toulouse.

4. CONCLUSION

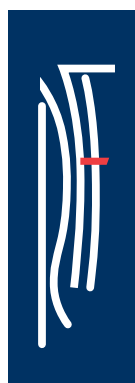
Les entretiens auprès des chargeurs ont permis de vérifier que les grands enjeux du transport ferroviaire de fret sur la liaison Bordeaux-Toulouse-Narbonne étaient principalement liés à trois domaines : les produits pétroliers, les minéraux et matériaux de construction et enfin les céréales. Ces produits sont transportés par trains entiers. Les autres filières constituent des trafics par wagons isolés (à l'exception du transport combiné).

Devant croître avec le développement économique des métropoles concernées, l'activité fret devrait être soutenue par des centres générant de forts volumes.

La réorganisation du fret SNCF devrait contribuer à l'amélioration de la situation actuelle :

- en répondant aux attentes notamment en matière qualité de service,
- en réorganisant son offre pour répondre à la demande croissante en matière de transport de marchandises.

Réseau Ferré de France
Direction régionale
Midi-Pyrénées
2, esplanade Compans-Caffarelli
Immeuble Toulouse 2000
Bât. E - 4^e étage
31000 Toulouse
Tél. : 05 34 44 15 60
Fax : 05 34 44 10 66
Internet : www.rff.fr



**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**



Conception de la couverture : **Stratis** > 01 55 25 54 54
Réalisation des études : **Isis** > Avril 2005