

Etude
des flux actuels fret
et
des perspectives
à l'horizon 2020



LGV • Bordeaux • Toulouse •
Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse

Avril 2005



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Etude réalisée par :



11, avenue du Centre
St Quentin-en-Yvelines
78286 GUYANCOURT

Sommaire

page

Introduction	3
Objet et but du projet	3
Objet de la note	3
Documents de référence	3
Caractérisation des situations présentées	3
Terminologie	4
Définitions	4
Horizons d'étude	4
Coupures présentées	5
La situation actuelle	7
Les trafics en 2003.....	7
Les circulations	7
Les flux régionaux.....	8
Les trafics ferroviaires.....	8
Les sillons	8
Les flux sur coupures.....	9
Les flux de transit	11
Principaux flux	11
Estimation des volumes de transit national	11
Estimation des volumes de transit international	15
Synthèse.....	16
La situation 2020	17
Principes généraux de l'évaluation 2020	17
Cadre du contexte des études	17
La modélisation.....	17
L'approche régionale (<i>Les enquêtes auprès des entreprises</i>).....	19
Les résultats de l'approche régionale	20
La filière granulats	20
Les produits pétroliers	21
Les céréales	22
Les autres filières.....	22
Les projets des aménageurs et des institutionnels.....	23
Synthèse.....	24
Bilan quantitatif	24
Les transits 2020.....	26
Estimation des volumes de transit national	26
Estimation des volumes de transit international	29
Synthèse des trafics nationaux en 2020.....	30
Fret national.....	30
Conclusion	31
Les trafics régionaux.....	31
Tous trafics confondus.....	31

Introduction

Objet et but du projet

Objet de la note

Rassembler dans un document de synthèse la situation des principaux trafics de fret utilisant actuellement la ligne Bordeaux – Toulouse et les perspectives d'évolution de ces trafics à l'horizon 2020.

Documents de référence

Trois documents distincts, tous établis pour le compte de RFF depuis les études d'opportunité d'un aménagement de la ligne Bordeaux – Toulouse – Narbonne, ont été consultés pour constituer cette synthèse:

- le rapport, réalisé en 2002, dans le cadre des études d'opportunité, de l'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux – Toulouse – Narbonne,
- le rapport de préparation au débat public pour une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse relatif au fret régional, réalisé en novembre 2004,
- le rapport Nestear ; scénarios Fret (novembre 2003)

Caractérisation des situations présentées

Les situations présentées sont homogénéisées en situation actuelle comme en projection sur la base de trafics annuels exprimés en tonnes sur une coupure ; les comparaisons entre horizons ou entre modes et les calculs de parts modales sont donc effectués sur des trafics annuels en tonnes.

Spécifiquement au mode ferroviaire, une approche en termes de sillons est également présentée ; cependant les estimations en nombre de sillons seront replacées dans leur contexte temporel.

L'objectif de cette évaluation en sillons est essentiellement de garantir au fret des capacités compatibles avec un bon niveau de service en 2020 compte tenu des objectifs de redressement du fret au niveau national.

Terminologie

Définitions

Afin de faciliter la lecture de ce document de synthèse regroupant les analyses et conclusions de plusieurs rapports établis à des dates différentes, et des terminologies parfois assez hétérogènes, il semble utile de préciser un certain nombre de notions qui ont pu évoluer dans le temps et en fonction des sources consultées.

On distingue d'abord deux types de trafics de fret :

- un trafic de fret dit « **régional** », qui est composé de trafics ayant comme origine et/ou destination l'un des cinq départements traversés par la ligne Bordeaux – Toulouse – Narbonne, c'est-à-dire la Gironde, le Lot-et-Garonne, le Tarn-et-Garonne, la Haute Garonne et l'Aude. L'autre extrémité de ce trafic peut être aussi bien située en France qu'à l'étranger ;
- un trafic de fret dit de « **transit** », c'est-à-dire dont ni l'origine ni la destination ne sont situées dans l'un des cinq départements cités ci-dessus.

Ainsi, un trafic de céréales entre Agen (Lot et Garonne) et le port de Bordeaux (ou l'Espagne) est considéré comme trafic régional au même titre qu'un trafic de céréales entre la région Centre et Port la Nouvelle (Aude) ou qu'un trafic de produits pétroliers entre le port de Fos et Toulouse. Inversement un trafic de conteneurs entre Perpignan et Rungis est considéré comme un trafic de transit au même titre qu'un trafic de produits chimiques entre le bassin de Lacq et la région lyonnaise ou l'Italie.

Horizons d'étude

Situation actuelle

Les analyses effectuées sur la situation actuelle ont été réalisées avec les données SITRAM issues de l'étude de 2002¹ qui fournissent la matrice des flux selon un zonage départemental. Ces données étant devenues inaccessibles en 2004, la situation dite actuelle est donc en fait une situation réelle de **2000**.

Horizon du projet.

L'horizon présentant la situation projetée est supposé être celui de l'année **2020**.

¹ Etude d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux – Toulouse – Narbonne (BTN)

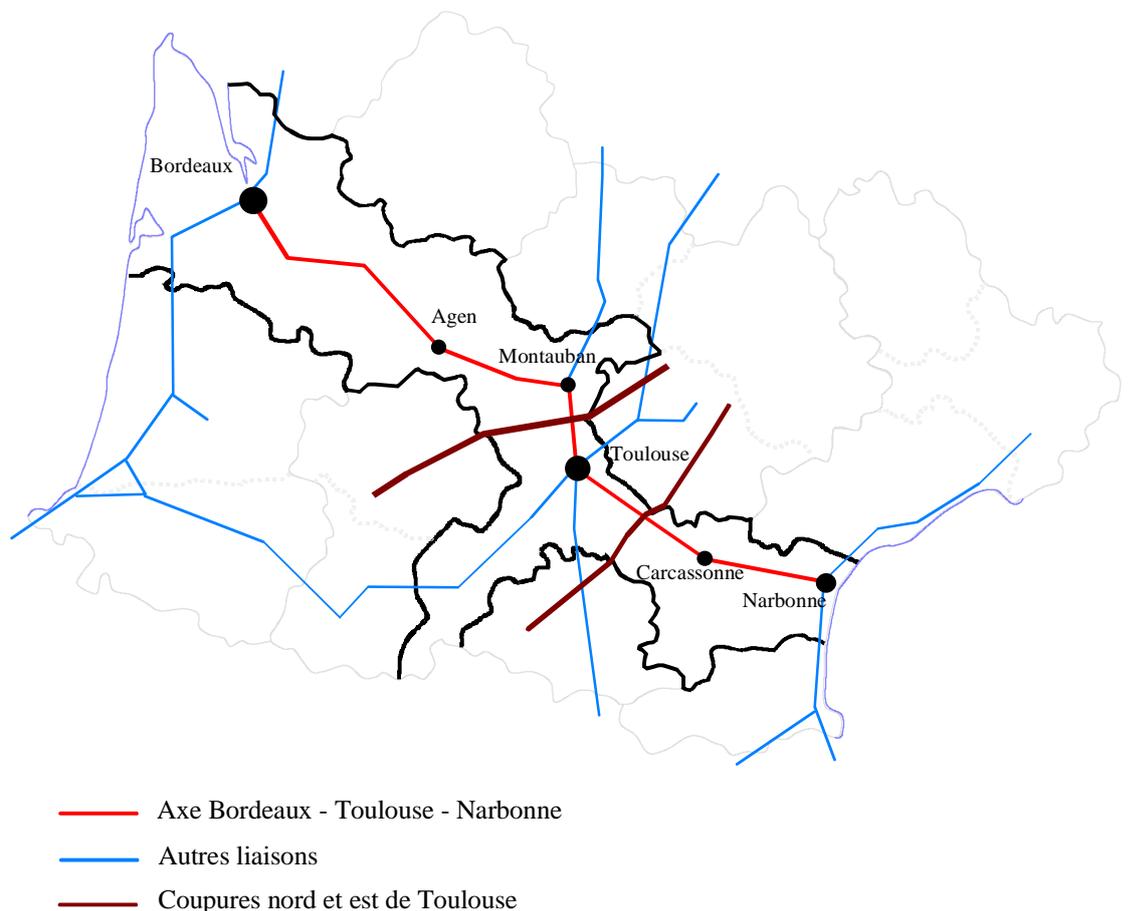
Terminologie (suite)

Coupures présentées

La situation du fret est présentée, en situation actuelle comme en situation projetée, sur deux coupures totalisant les flux régionaux et de transit les plus élevés ; il s'agit des coupures situées au nord et à l'est de Toulouse car :

- la région toulousaine est le pôle le plus important en niveau de flux régionaux émis et reçus sur la ligne,
- les transits se cumulent sur ces deux coupures avec, d'une part les flux drainés par la ligne Paris – Limoges – Toulouse – Narbonne et ceux de la ligne du piémont des Pyrénées.

Les coupures étudiées



La situation actuelle

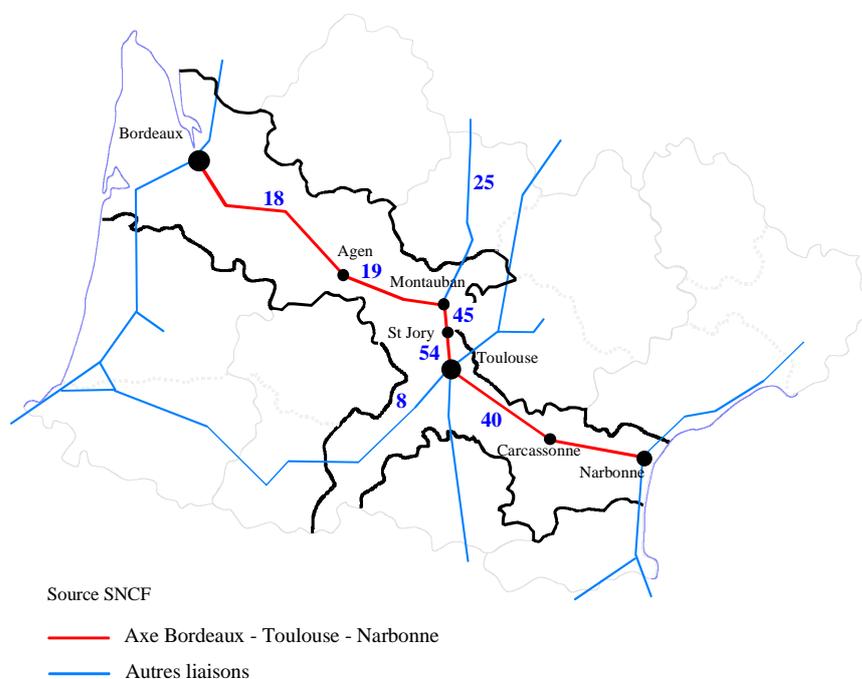
Les trafics en 2003

Les circulations

Selon les données SNCF, les circulations observées dans le sud-ouest de la France, d'après le fichier des débits moyens par section de ligne en 2003 sur 365 jours, sont les suivantes :

- Section Toulouse - Castelnaudary : 40 trains /jour,
- Toulouse - St Jory : 54 trains /jour,
- St Jory - Montauban : 45 trains /jour,
- Toulouse - Boussens : 8 trains /jour,
- Montauban - Cahors : 25 trains /jour,
- Montauban - Agen : 19 trains /jour,
- Agen - Hourcade : 18 trains /jour.

LES CIRCULATIONS OBSERVÉES DANS LE SUD-OUEST EN NOMBRE DE TRAINS



Les flux régionaux

Les trafics ferroviaires

Au **nord de Toulouse**, les trafics ferroviaires de fret représentent un flux annuel d'environ **2,6 millions de tonnes** par an ; ils sont majoritairement (1,5 million de tonnes contre 1,1) orientés dans le sens nord-ouest / sud-est car la zone toulousaine, fortement peuplée, est nettement plus importatrice qu'exportatrice.

Ce déséquilibre est encore plus marqué à **l'est de Toulouse** où le flux total ferroviaire représente un volume de **3,7 millions de tonnes** par an dont presque les deux tiers sont orientés vers Toulouse (est / ouest).

Les flux venant de l'est vers Toulouse sont, en très grande partie (75% des 2 millions reçus par le département de Haute - Garonne), en provenance de la région Provence – Alpes - Côte d'Azur et constitués essentiellement de produits pétroliers venant des zones proches du port de Fos et de l'étang de Berre.

Les sillons

Les sillons fret ont été évalués grâce à la base THOR gérée par RFF pour une semaine d'octobre 2003 ; le mois d'octobre est caractérisé par une forte demande de trafics notamment pétroliers avec les approvisionnements avant l'hiver, et marqués par la récolte céréalière. Les besoins en sillons réguliers sont estimés à environ 20 par jour et par sens au nord de Toulouse et 25 à l'est de Toulouse ; parmi eux, les sillons pour les trafics de transit représentent environ 5 trains par jour et par sens.

Il y a lieu de noter que la demande de sillons réguliers pour le fret est en sensible diminution - ? ? ?; -du fait, principalement, de la mise en place du plan fret SNCF visant à mieux utiliser le matériel et optimiser l'activité de production et qui va permettre de réduire la demande de sillons, à court terme, en vue de la développer après 2006.

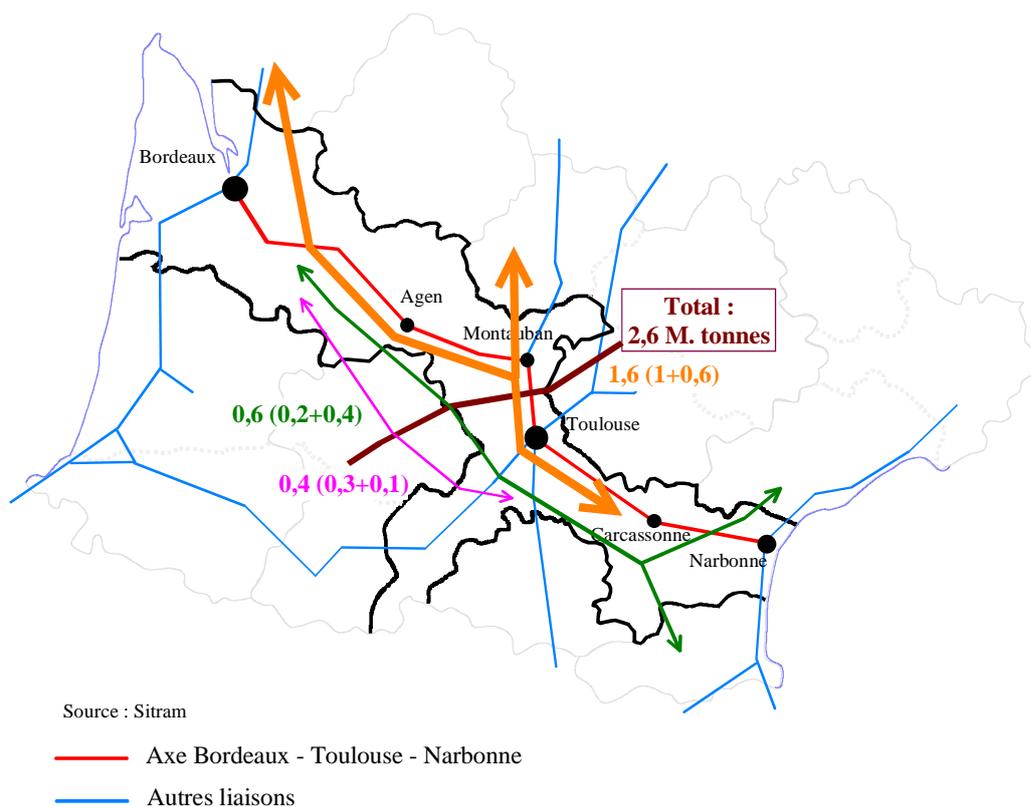
En revanche, cette demande de sillons va s'exprimer de manière beaucoup plus sélective sur des créneaux de meilleure qualité répartis tout au long de la journée.

Les flux régionaux (suite)

Les flux sur coupures

Les cartes suivantes synthétisent les flux régionaux sur les deux coupures de part et d'autre de Toulouse.

LES MARCHANDISES SUR LA LIGNE FERROVIAIRE BTN COUPURE AU NORD DE TOULOUSE (OUEST/EST + EST/OUEST)



Les flux sur coupures (suite)

Au nord de Toulouse, les flux prédominants sont :

Pour le sens nord – sud :

- les produits manufacturés en provenance d'Ile de France et du Nord vers la Haute Garonne,
- les céréales en provenance du Centre de la France (Cher, Indre) à destination de l'Aude.

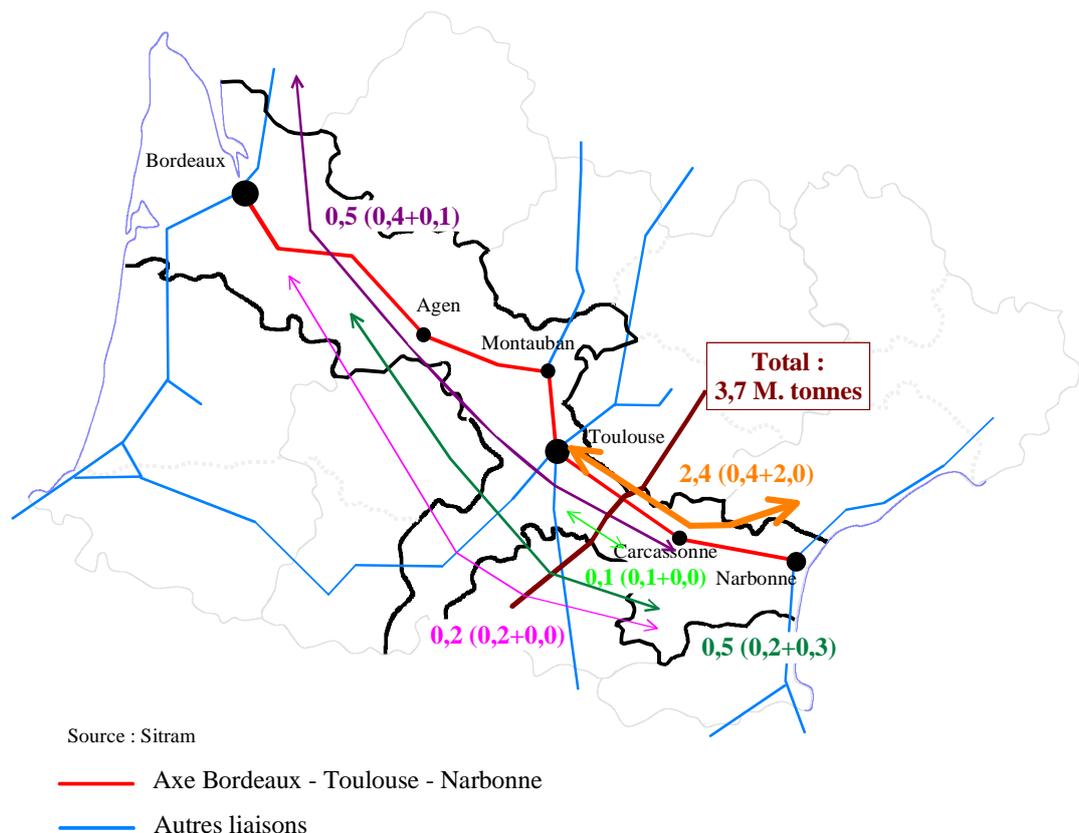
Pour le sens sud – nord :

- les articles manufacturés en provenance de Haute Garonne vers l'Ile de France.

Les flux régionaux (suite)

Les flux sur coupures (suite)

LES MARCHANDISES SUR LA LIGNE FERROVIAIRE BTN COUPURE A L'EST DE TOULOUSE (OUEST/EST + EST/OUEST)



A l'est de Toulouse, le seul flux de produits pétroliers en provenance des Bouches du Rhône et de l'Hérault vers la Haute Garonne totalise (sens sud - ouest) 1,5 millions de tonnes.

En sens inverse, les produits transportés sont beaucoup plus hétérogènes ; le flux principal est représenté par les denrées alimentaires et le fourrage à destination de l'Hérault (100 000 tonnes).

Les flux de transit

Principaux flux

Il s'agit des flux de marchandises traversant, sans s'y arrêter l'un ou plusieurs des cinq départements concernés par la ligne.

Les principaux transits ferroviaires identifiés sont :

- le transit entre la ligne Paris – Orléans – Limoges – Montauban – Toulouse et la ligne Narbonne – Perpignan. Cet itinéraire draine une part importante des trafics de marchandises entre le Roussillon au sud et l'Ile de France au nord ; ainsi, par exemple, les trains de transport combiné empruntent cet itinéraire de préférence à celui par la vallée du Rhône pour éviter les secteurs encombrés des nœuds dijonnais, lyonnais et de la ligne languedocienne entre Nîmes et Narbonne ;
- le transit entre le sud aquitain (Pyrénées-Atlantiques) et l'est / sud-est de la France. Ce flux se compose notamment d'un trafic de produits chimiques entre la zone de Lacq et la région Rhône-Alpes ;
- le trafic, relativement limité entre l'Ariège et le nord de la région Midi-Pyrénées (talc de Luzenac, par exemple).

Estimation des volumes de transit national

Les volumes des flux de transit national actuel sont synthétisés sur les schémas ci-après pour le mode ferroviaire.

Le nombre de sillons (par jour), en 2002, est calculé sur la base des hypothèses suivantes :

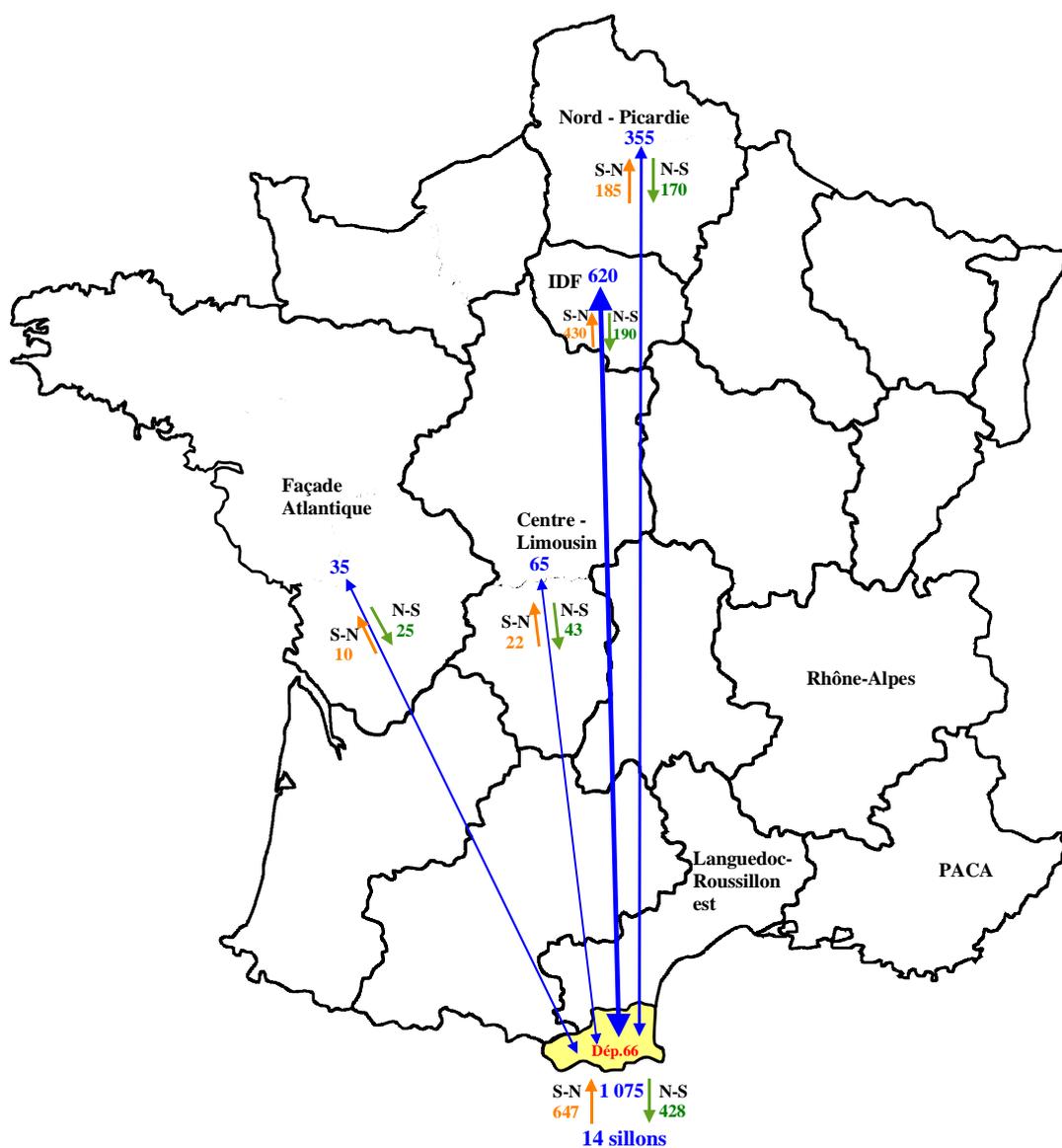
- Tonnage moyen par train : 350 tonnes,
- Nombre de jours d'exploitation par an : 250 jours.

Les flux de transit (suite)

Transit de/vers les Pyrénées-Orientales (dép. 66)

Mode ferroviaire

 - en milliers de tonnes par an -
 année 2000



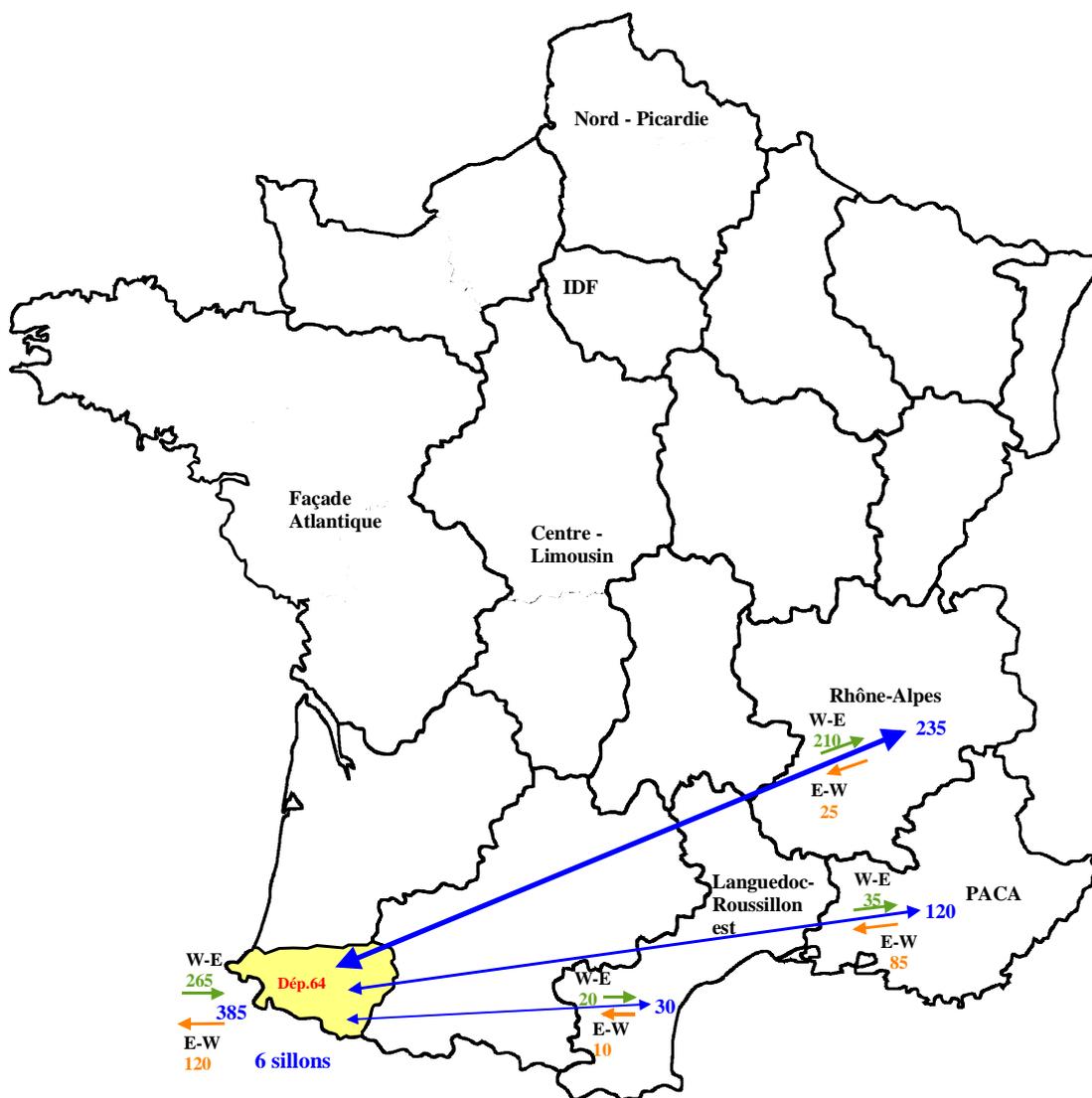
Pyrénées-Orientales Le fer est prédominant dans les échanges avec le Nord et surtout l’Ile de France. Il est très peu attractif vers la façade atlantique car la ligne vers Nantes au-delà de Bordeaux est peu performante. Le trafic vers le Nord se répartit entre l’itinéraire par Toulouse et celui par la vallée du Rhône.

Les flux de transit (suite)

Transit de/vers les Pyrénées-Atlantiques (dépt. 64)

Mode ferroviaire

- en milliers de tonnes par an -
 année 2000



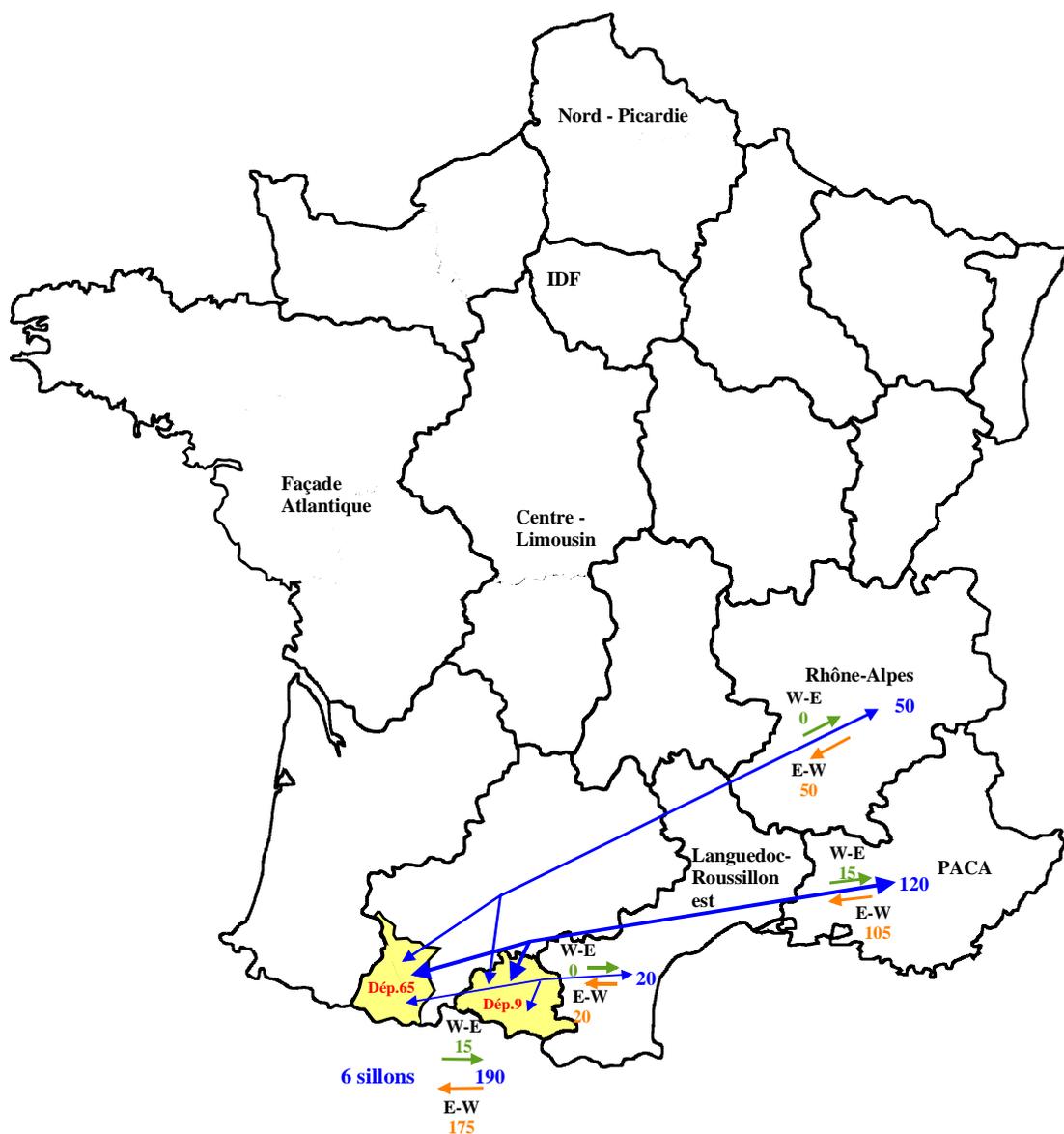
Pyrénées-Atlantiques

Le fer est prédominant dans les échanges de produits chimiques entre Rhône-Alpes et le sud de l'Aquitaine. Il utilise de préférence la ligne du Piémont des Pyrénées pour relier Toulouse puis Narbonne mais pour des raisons techniques, une partie de ce trafic transite par Bordeaux.

Les flux de transit (suite)

Transit de/vers Midi-Pyrénées
 extérieur (dépt. 09 et 65)
 Mode ferroviaire

 - en milliers de tonnes par an -
 année 2000



Midi-Pyrénées extérieur

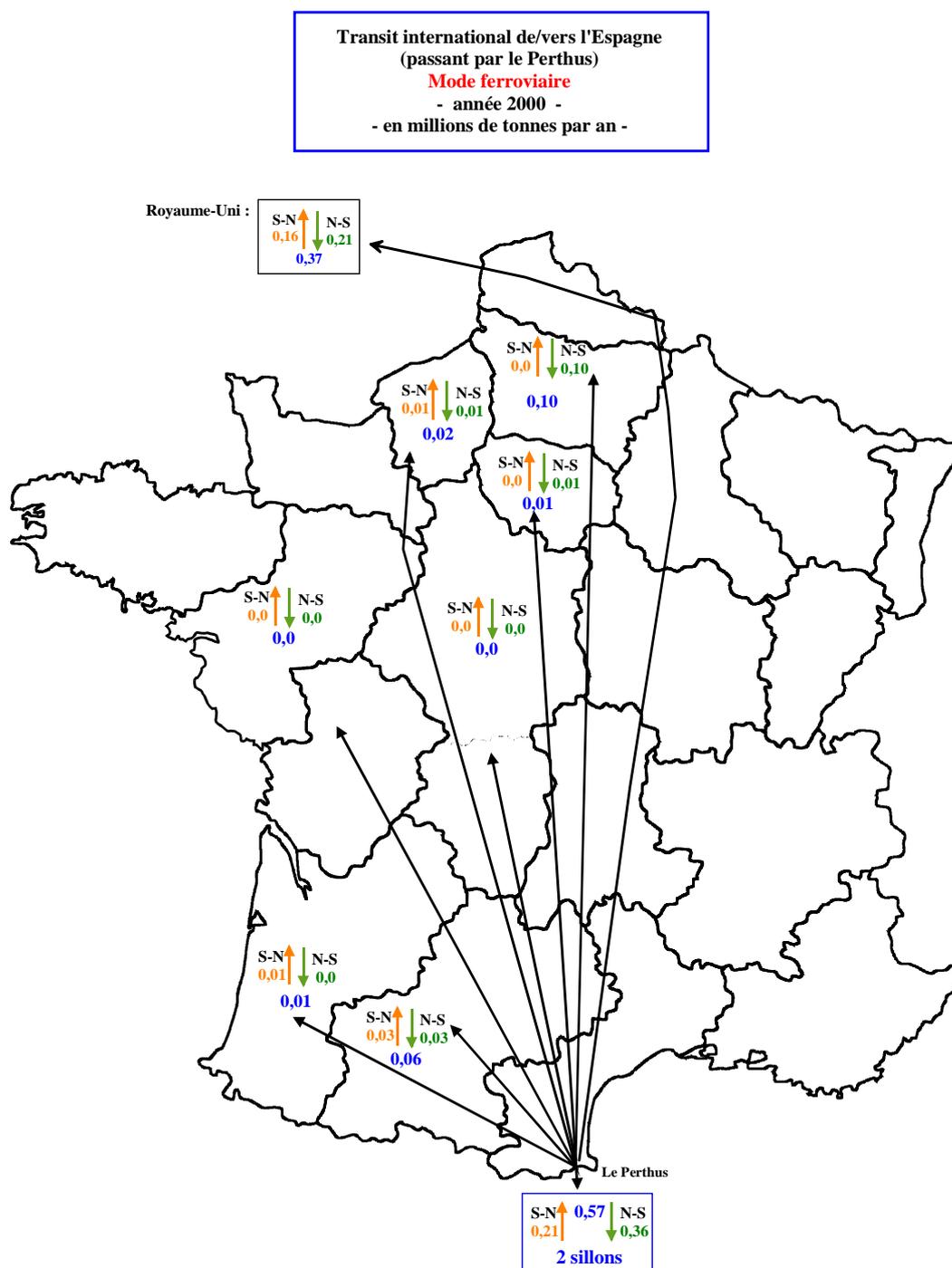
La part de marché du fer est faible car les volumes sont réduits et les flux transitent par Saint Jory ou Toulouse, où ils doivent effectuer un rebroussement.

Les flux de transit (suite)

Estimation des volumes de transit international

Les transits internationaux sont essentiellement constitués par des trafics entre l'Espagne et la France et avec les autres pays européens.

Ils sont détaillés dans le schéma ci-dessous.



Les flux de transit (suite)

Estimation des volumes de transit international (suite)

Par le Perthus Du fait des différences d'écartement des rails entre la France et l'Espagne, les parts de marché du fer sont très faibles de/vers les régions françaises, y compris pour l'Ile de France car les flux ferroviaires sont acheminés par la route jusqu'à Perpignan. De plus, le plus souvent, les distances sont relativement courtes et les volumes réduits.

Synthèse

Les grands flux de marchandises sur la ligne Bordeaux – Toulouse – Narbonne se concentrent essentiellement entre Montauban et Narbonne où les deux fonctions principales (régionale et transit) se cumulent.

- Les flux « régionaux » sont essentiellement marqués par les besoins de consommation de l'aire toulousaine qui reçoit ses approvisionnements du Nord et de l'Ile de France via Bordeaux (Hourcade) et Limoges (POLT).
- Les flux de transit les plus importants sont ceux qui assurent les échanges entre l'Ile de France et le Nord d'une part, l'extrême sud de la France (Perpignan) et au delà l'Espagne, d'autre part.

La situation 2020

Principes généraux de l'évaluation 2020

Cadrage du contexte des études

Pour définir une stratégie d'évolution des trafics ferroviaires de marchandises, le recours à la modélisation des flux au niveau national et européen est une étape importante ; cependant, la déclinaison aux niveaux régionaux des perspectives nationales nécessite de compléter cette approche théorique par une bonne connaissance des évolutions probables des données plus locales et du contexte propre à la ligne.

La modélisation

RFF a mené avec le bureau d'études Nestear une étude globale appelée « **Scénarios Fret** » à partir du calibrage d'un modèle national et européen de génération et distribution des flux de marchandises.

Ce modèle national s'articule autour de trois étapes principales :

- L'évaluation de la demande globale,
- Le processus de choix modal,
- Le calcul d'affectation ferroviaire.

L'étape d'évaluation de la **demande** globale vise à expliquer comment les variables socio-économiques influencent la production et la consommation. Cette étape regroupe tous les produits transportés dans trois groupes : le vrac (solide et liquide), les marchandises générales et les marchandises « unitarisables ».

Le calibrage du processus de **choix modal** résulte de la prise en compte de deux enquêtes chargeurs : l'enquête du projet EUFRANET et une enquête chargeurs effectuée dans le Nord – Pas de Calais.

Le calcul d'**affectation** ferroviaire est ensuite réalisé entre origines et destinations principales en introduisant les variables d'offre, comme le tonnage des wagons, la longueur des trains et leur vitesse. Il distingue les trains de pondéreux, les trains complets, les wagons isolés et les trains de transport combiné.

Dans le scénario de référence, le coût du transport routier est considéré comme stable ; pour le fer, un gain de productivité lié à la massification des trains est pris en compte ; il aboutit à une réduction des coûts ferroviaires de 15% en 2020.

Principes généraux de l'évaluation 2020 (suite)

La modélisation (suite)

L'affectation est réalisée sur l'ensemble des maillons du réseau en identifiant les différents types de trains permettant, au niveau national, une comparaison entre la situation 2020 et la situation 1998. Globalement, avec des hypothèses de croissance du PIB de 1,9% par an, de gains de productivité du fret ferroviaire de 0,7% par an, de réalisation des infrastructures transfrontalières, on obtient une production d'environ 68 Gtk sur le réseau ferroviaire national en 2020 contre 50 en 1998.

Cette étude fait également apparaître le fort potentiel de développement des axes ferroviaires, dont l'axe Bordeaux –Toulouse – Narbonne pour lequel la croissance attendue est plus forte qu'en moyenne nationale.

Principes généraux de l'évaluation 2020 (suite)

L'approche régionale (Les enquêtes auprès des entreprises)

En parallèle avec les approches théoriques, des entretiens avec les acteurs régionaux permettent de préciser les perspectives d'évolution des flux ferroviaires de marchandises d'ici 2020, même si la vision des entreprises est à un horizon temporel plus limité.

Des enquêtes, recueils de données et interviews des opérateurs du transport et des gestionnaires d'infrastructures ont donc permis d'identifier les sources régionales et locales de manière à mieux cerner les probables évolutions du contexte socio-économique dans sa dimension régionale.

Des enquêtes, non exhaustives, auprès des chargeurs et utilisateurs potentiels d'embranchements ferroviaires ont permis de mettre en évidence les attentes des chargeurs en matière de politique et de stratégie de transport de fret.

Il est très vite apparu que trois familles de produits possèdent le long de la ligne des potentiels importants mais des cycles de demande variables au cours d'une année.

Les produits pétroliers (1^{ère} famille) qui correspondent à un besoin régulier permettant d'anticiper les flux sont les plus aptes à voir le rôle du fer croître dans le futur.

Dans la deuxième famille, on trouve les produits répondant à une demande pouvant être prévue à l'avance mais avec un besoin de flexibilité nécessitant d'être adaptables jusqu'au dernier moment (cas de la grande distribution).

La troisième famille correspond à un fort besoin de réactivité propre aux marchés spéculatifs et aux dépannages ; on peut y classer les trafics céréaliers.

Ces trois familles de produits sont très présentes sur la ligne et il a donc été cherché à connaître les hypothèses d'évolution et projets des chargeurs concernant principalement les filières pétrolières, matériaux de construction, céréales, grande distribution et transport combiné.

Les projets évoqués lors des entretiens avec les chargeurs ont été ensuite confrontés avec ceux des aménageurs régionaux et gestionnaires d'infrastructures pour vérifier la cohérence des objectifs annoncés.

Les résultats de l'approche régionale

La filière granulats

Les granulats aujourd'hui n'empruntent pratiquement pas la ligne Bordeaux – Toulouse.

Il est cependant important de noter le premier accord national de partenariat à long terme signé par la SNCF avec l'UNPG (Union Nationale des Producteurs de Granulats) ; cet accord fixe les bases du développement du transport de granulats par chemin de fer.

Du fait de l'éloignement progressif des zones de production de granulats par rapport à leurs zones d'utilisation, les distances d'approvisionnement s'allongent, entraînant une augmentation de la demande de transport de la part des producteurs. Le mode ferroviaire s'avère donc de plus en plus adapté au transport de pondéreux, notamment en termes de sécurité et de préservation de l'environnement.

A travers cet accord, l'UNPG s'engage à promouvoir auprès de ses adhérents le transport ferroviaire de granulats par trains entiers sur flux industriels fixes et cadencés ; il s'agit donc de mettre en place une véritable industrialisation du transport de granulats en se donnant les moyens nécessaires pour répondre à la demande pour améliorer la fiabilité et la qualité de ses prestations ainsi que sa compétitivité.

C'est ainsi que dans le grand sud-ouest, vient d'être présenté un projet important sur le Port de Bordeaux où un grand groupe français - a confirmé sa décision de créer une unité industrielle de broyage de laitier de sidérurgie arrivant par voie maritime et qui sera ensuite expédié vers les usines du grand sud-ouest. L'unité industrielle sera construite sur le terminal minéralier de Bassens et devrait entrer en production en 2005.

Chaque année, 250 000 tonnes de laitier devraient être importées, ce qui pourrait ensuite créer un flux ferroviaire de 120 trains par sens par an vers Toulouse.

Les résultats de l'approche régionale (suite)

Les produits pétroliers

Les entretiens réalisés ont permis de mettre à jour un projet de nouveau dépôt pétrolier devant desservir la région Midi-Pyrénées ; ce projet concernerait un pétrolier - qui aujourd'hui n'utilise pas le fer. C'est donc un trafic nouveau qui serait conduit sur la ligne. On peut dire que même si la consommation annuelle nationale de carburant a baissé pour la première fois en 2003, le pôle toulousain restera, du fait de la croissance de sa population, un grand consommateur pour les approvisionnements en carburants. De plus, les dépôts des autres pétroliers étant classés Seveso et très proches de l'agglomération toulousaine, il n'est pas exclu qu'ils étudient également la possibilité de délocaliser leurs sites de stockage ; il n'est pas envisageable que dans ce cas le fer ne fortifie pas sa place. -

Le volume de carburant aujourd'hui transporté par route qui pourrait utiliser le fer pour alimenter la région Midi Pyrénées est évalué à environ un million de tonnes.

Les entretiens menés aussi bien auprès du service maritime de l'Aude que de la Chambre de Commerce de Narbonne ont confirmé l'intérêt - d' un projet de réaménagement du terminal pétrolier – du port de Port la Nouvelle - pour accroître les rotations et sécuriser les dépôts.

Les résultats de l'approche régionale (suite)

Les céréales

L'évolution du trafic céréalier par fer est celle qui pose le plus de questions.

En premier lieu, il ne semble pas que les évolutions du marché international conduisent à une diminution des exportations à moyen terme, les céréaliers considérant que la privatisation des activités de la filière en Afrique du Nord va ouvrir de nouveaux marchés et que les évolutions démographiques au sud du bassin méditerranéen vont entraîner un accroissement de la demande.

La concurrence des pays de l'Est est déjà vive et les céréaliers pensent que l'intégration européenne de ces pays va surtout conduire à une augmentation de la consommation intérieure.

La tendance ne serait donc pas à la baisse des exportations.

Autre élément favorable : la mise en homogénéité des réseaux ferroviaires espagnol et français sur la section Perpignan-Figueras (mise en service fin 2009) qui pourrait permettre de transporter par fer le maïs aujourd'hui convoyé par route ; cette perspective d'un nouveau trafic par fer reste encore à confirmer - d'autant - que les régions importatrices sont pour la plupart situées en Catalogne relativement près de la frontière française.

D'ores et déjà certains producteurs - ont investi beaucoup sur les embranchements de Port-la-Nouvelle car ils considèrent que le fer est beaucoup mieux adapté au transport de céréales que le camion ; ils se sont déclarés très satisfaits du service rendu depuis juillet 2004 pour acheminer les céréales du Centre de la France vers Port-la-Nouvelle mais, en revanche, ils sont très inquiets de l'avenir de la desserte de l'hinterland direct de ce port, c'est-à-dire pour acheminer les céréales de la région Midi - Pyrénées.

Les autres filières

Le transport combiné, même s'il éprouve de grosses difficultés en national, devrait surmonter les obstacles et notamment sur la ligne. La mise en œuvre dans le cadre du Plan Fret 2006 de la SNCF du - *tapis roulant* Bordeaux - St-Jory - Miramas (navettes régulières de trains standards), devrait favoriser les transports par conteneurs vers les -principaux ports du sud de la France. Par ailleurs, le pôle logistique Eurocentre situé entre Toulouse et Montauban bénéficie d'une excellente desserte ferroviaire ; le port de Barcelone y a acheté un terrain embranché pour faire de ce site un port sec ; selon le gestionnaire d'Eurocentre, 88 hectares sont « embranchables » et plusieurs entreprises envisagent de se raccorder -.

Les résultats de l'approche régionale (suite)

Les autres filières (suite)

Outre Eurocentre, il existe une autre zone logistique desservie directement par la ligne BTN : c'est la zone Alba-sud au sud de Montauban où - des terrains sont disponibles à proximité et il est probable que la grande distribution y implante une ou plusieurs autres plates-formes logistiques embranchées fer. L'agglomération toulousaine connaissant un important développement démographique il est probable que les projets de développement de la grande distribution voient le jour dans un avenir assez proche surtout si des regroupements entre distributeurs ou entre centrales d'achats s'opèrent peu à peu.

Les projets des aménageurs et des institutionnels

Deux projets embranchés fer méritent une attention particulière : le développement du pôle **Eurocentre** (qui totalise 131 hectares au service de la logistique et de l'industrie, dont 88 peuvent être embranchés fer) et le port de Port-la-Nouvelle, au sud de Narbonne. Les projets concernant ces deux sites ont été examinés lors d'entretiens avec les représentants des sites, le Conseil Général de Haute-Garonne, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne ainsi que le service maritime de l'Etat.

Eurocentre est le résultat d'une volonté commune de l'Union Européenne, de l'Etat, de la région Midi-Pyrénées, du département de Haute-Garonne et des communes d'accueil, Castelnau d'Entrefonds et Villeneuve-les-Bouloc.

Le Port de **Port-la-Nouvelle** est un port d'intérêt national considéré comme le débouché maritime méditerranéen de Toulouse ; il est situé au fond d'une baie très large allant du Cap d'Agde au Cap Leucate. Le port fait l'objet d'une concession accordée par l'Etat à la CCI de Narbonne depuis le 31 décembre 1948. Il a pu investir dans de nombreux aménagements grâce notamment aux fonds européens (FEDER). Depuis janvier 2001, l'aménagement du Port bénéficie, dans le cadre du plan Etat/Région de ces financements qui ont dynamisé le développement des activités, et en particulier le complexe céréalier. La phase suivante du développement du port est liée au transfert du Centre Médical Francis Vals pour lequel la commune de Port-la-Nouvelle a mis un nouveau terrain à disposition hors des zones pétrolières où il se trouve actuellement. Ce transfert permettra de rassembler les capacités de stockage de produits pétroliers dans le port et de réaliser un nouvel avant-port permettant le transfert de la darse pétrolière.

Les résultats de l'approche régionale (suite)

Synthèse

La rationalisation et l'industrialisation de l'outil de production engagées dans le cadre du Plan Fret 2006 de la SNCF devrait permettre de mieux utiliser les sillons disponibles - pour faire face à un accroissement probable de la demande en flux massifiés. A moyen terme, la croissance de la demande va essentiellement concerner les trafics pétroliers entre Narbonne et Montauban où environ 1 million de tonnes va se reporter de la route vers le rail ; par ailleurs environ 250 000 tonnes de granulats nouveaux vont utiliser le fer de Bordeaux à Toulouse (voir carte page suivante).

Pour les autres trafics, on peut estimer que le déclin -des flux peu adaptés au mode ferroviaire -sera compensé -par les croissances apportées par la grande distribution ; seul le transport combiné pourrait connaître de nouvelles perspectives si les tapis roulants prévus entre Hourcade, Saint-Jory et Miramas d'une part, Vierzon et Saint-Jory d'autre part permettent de fiabiliser le service.

Enfin, le trafic de céréales pourrait perdre une partie de ses flux ferroviaires.

Bilan quantitatif

Flux entrant :

Sur une période de 13 années (1988-2001), les flux pétroliers entrant par fer en région Midi-Pyrénées sont passés de 1,29 à 1,55 millions de tonnes mais la part de marché globale du fer a baissé en 13 ans de 55% à 46%, la consommation de produits pétroliers par la région étant passée de 2,35 à 3,39 millions de tonnes. C'est le principal flux entrant en région Midi-Pyrénées.

Même si la consommation nationale de carburants auto a diminué pour la première fois en 2003, il ne semble pas que la consommation de produits pétroliers en région toulousaine diminue sur les 10 prochaines années ; si on considère que les projets en cours ont de fortes chances de se concrétiser, on peut estimer que le fer va récupérer au moins un million de tonnes sur la route et transporter environ 2,6 millions de tonnes.

Le deuxième flux ferroviaire entrant est représenté par les produits divers (dont le transport combiné) ; ces flux sont passés de 0,55 à 0,70 millions de tonnes. On peut penser que, malgré la baisse enregistrée au début des années 2000, la tendance reviendra à la hausse et avoisiner à moyen terme le million de tonnes.

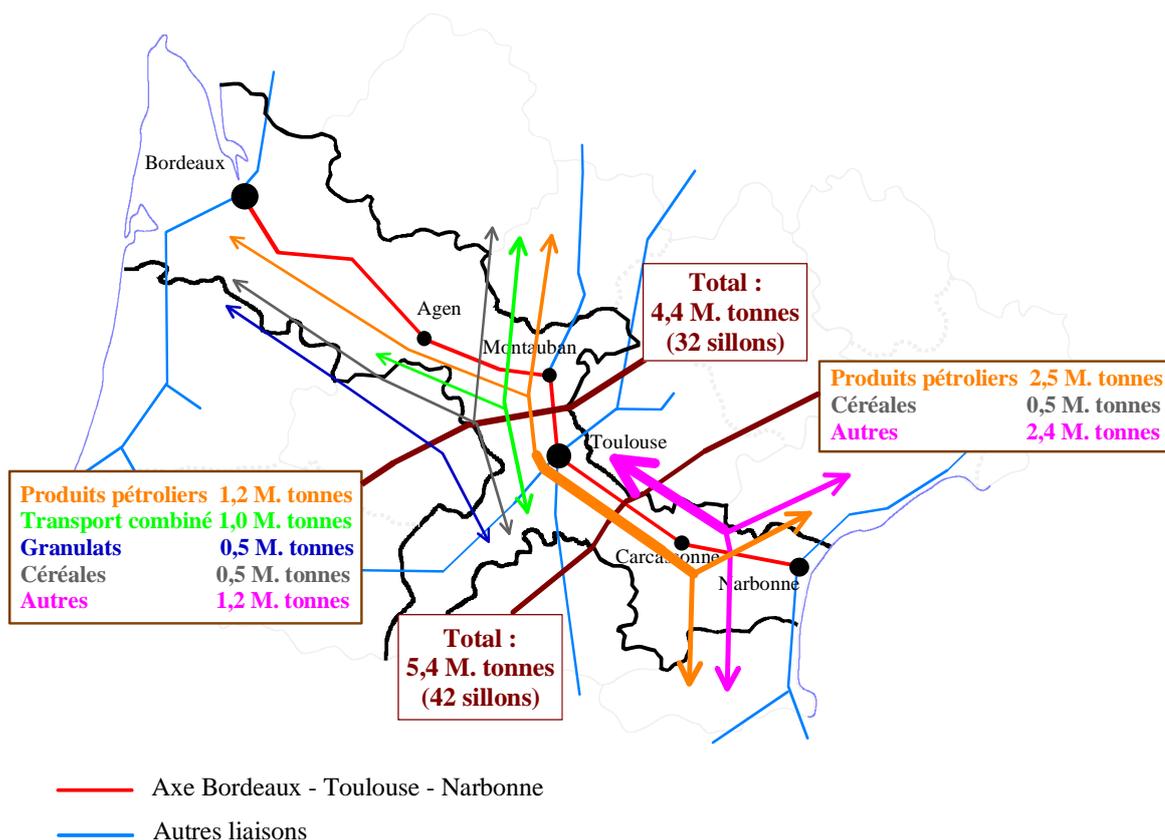
Pour tous les autres produits importés par la région et totalisant au moins 100 000 tonnes les flux ferroviaires entrant en Midi-Pyrénées par fer ont vu leurs tonnages baisser, à l'exception des produits agricoles.

Flux sortant :

Au départ de Midi-Pyrénées, le flux principal fer (produits divers dont combiné) est le plus fort en tonnage mais il est beaucoup plus faible que le flux entrant et a très peu augmenté en 13 ans (passant de 0,39 à 0,46 M tonnes). C'est d'ailleurs le seul flux sortant dans la région dont le volume a augmenté en 13 ans. On peut supposer qu'il suivra une tendance à la croissance similaire à celle du flux entrant mais que le déséquilibre persistera.

Les résultats de l'approche régionale (suite)

FRET RÉGIONAL 2020 ET SILLONS PRÉVISIBLES (2 SENS) SUR LES COUPURES AUTOUR DE TOULOUSE



Commentaires Par rapport à 2000, la croissance du trafic « régional » serait donc de l'ordre de 46% soit d'environ 2,3% par an à l'est de Toulouse.

Au nord ouest de Toulouse, la croissance serait beaucoup plus forte : +69% soit près de 3,5% par an, du fait de l'importance des reports modaux de flux pétroliers vers les nouveaux dépôts au nord de Montauban.

Le nombre de sillons en 2020 est calculé, par produit, sur la base d'un tonnage moyen global de 560 tonnes par trains circulant 300 jours par an.

Les transits 2020

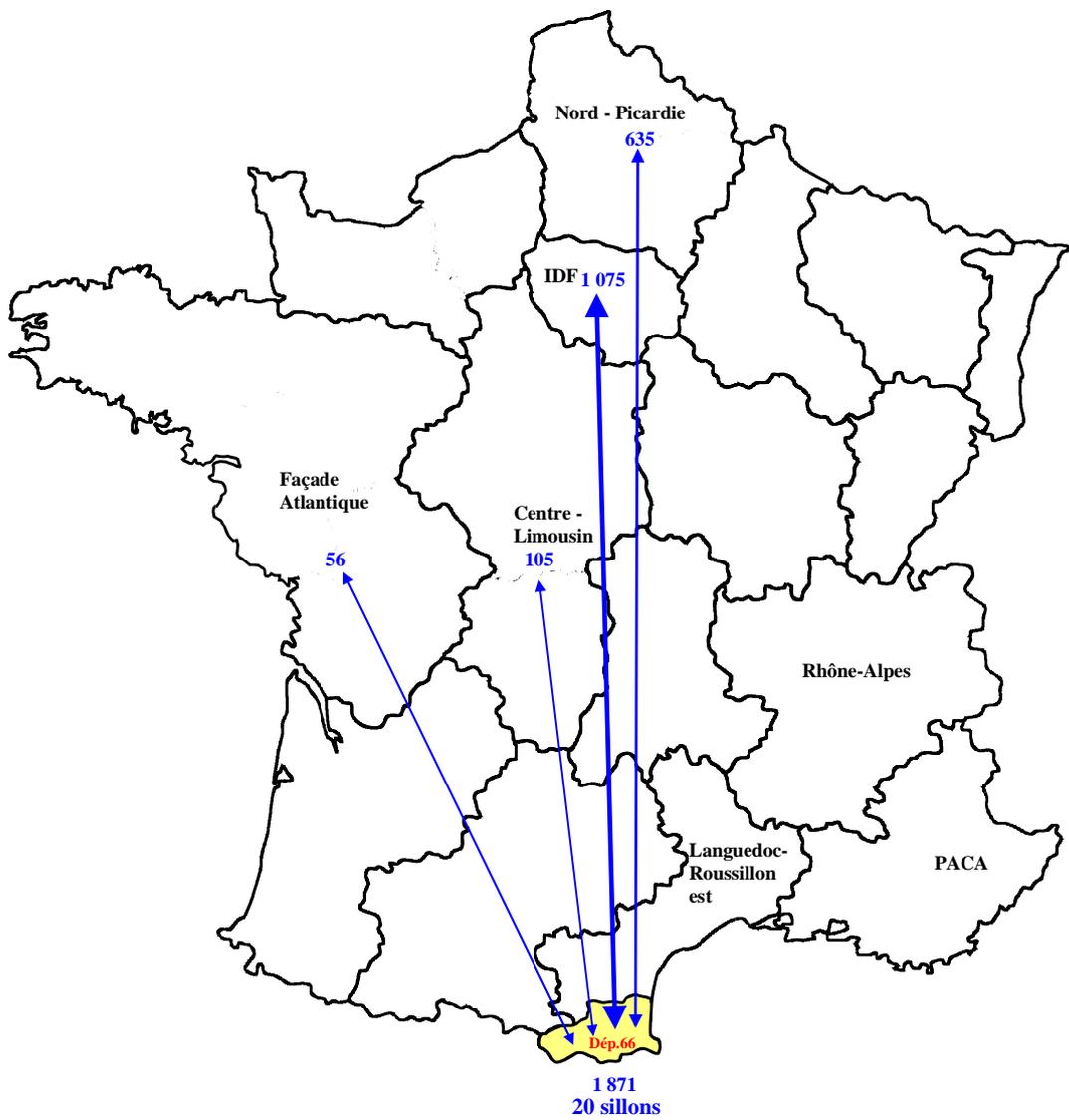
Estimation des volumes de transit national

Il s'agit des flux de marchandises traversant, sans s'y arrêter l'un ou plusieurs des cinq départements concernés par la ligne à l'horizon 2020. Les volumes des flux de transit national 2020 sont synthétisés sur les schémas ci-après pour le mode ferroviaire. Les nombres de sillons sont calculés sur une base moyenne de 400 tonnes par train circulant 300 jour par an.

Transit de/vers les Pyrénées-Orientales (dép. 66)

Mode ferroviaire

- en milliers de tonnes par an -
année 2020

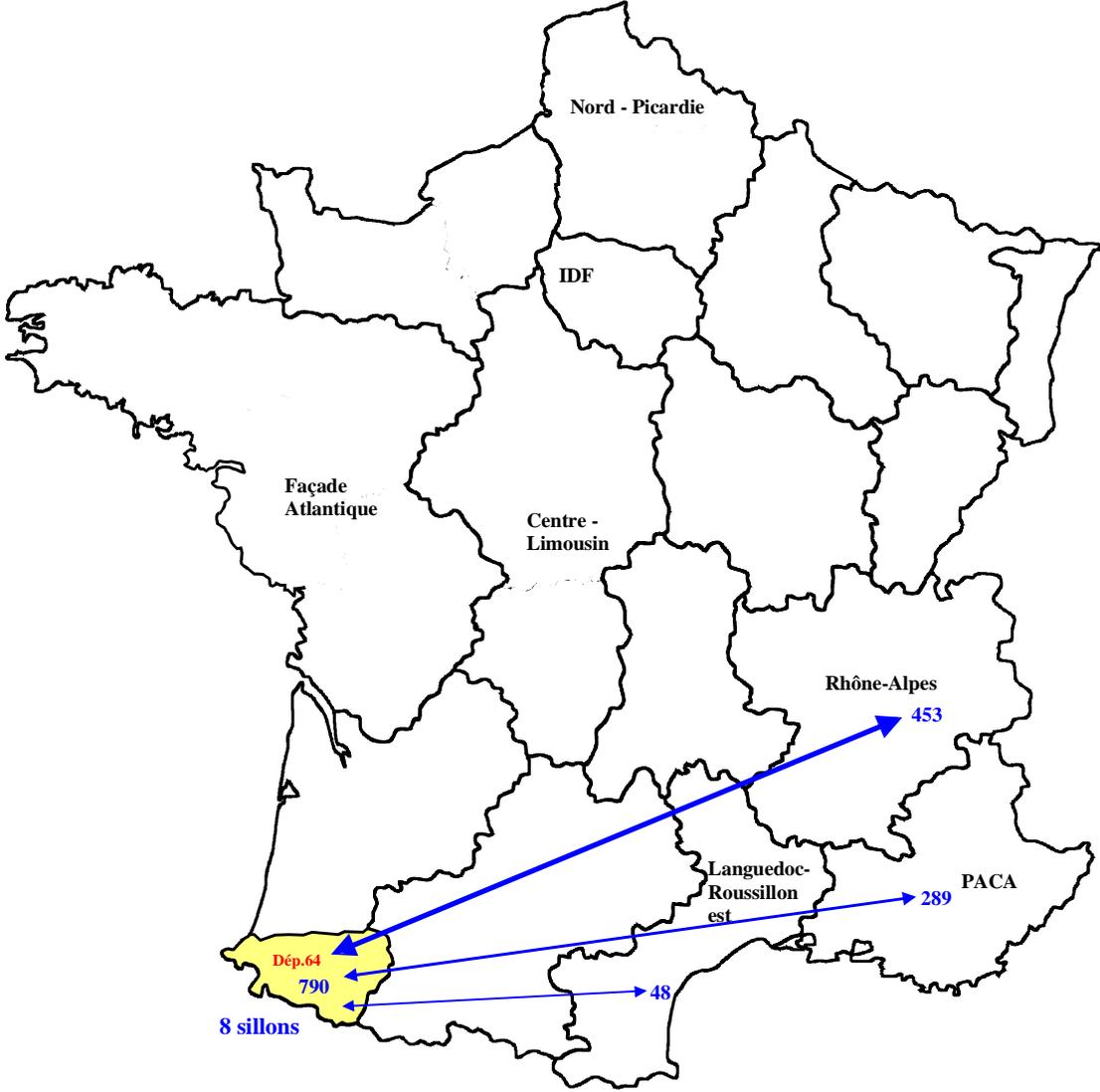


Les transits 2020 (suite)

Transit de/vers les Pyrénées-Atlantiques (dépt. 64)

Mode ferroviaire

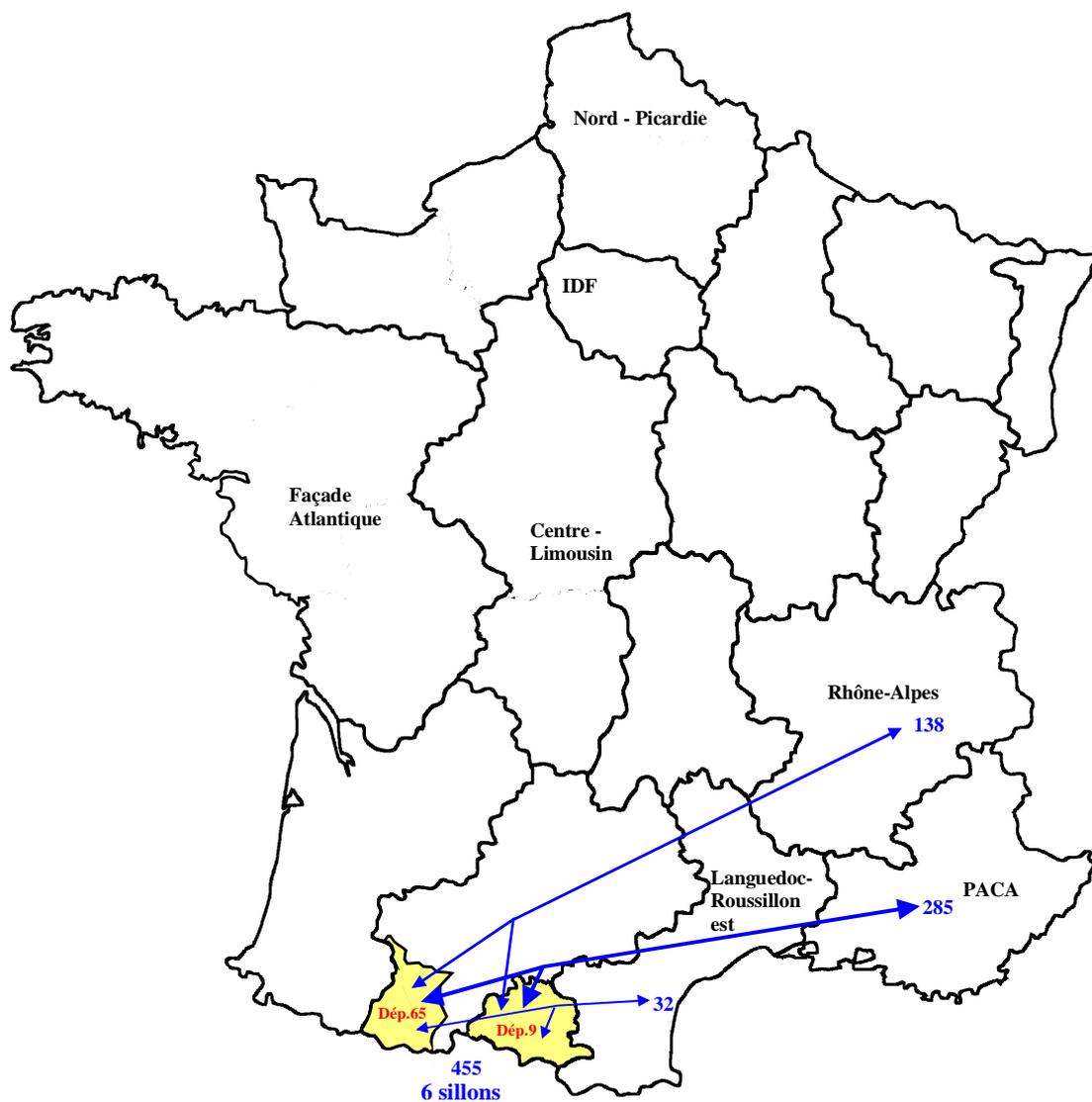
- en milliers de tonnes par an -
année 2020



Les transits 2020 (suite)

Transit de/vers Midi-Pyrénées
extérieur (dépt. 09 et 65)
Mode ferroviaire

- en milliers de tonnes par an -
année 2020



Les transits 2020 (suite)

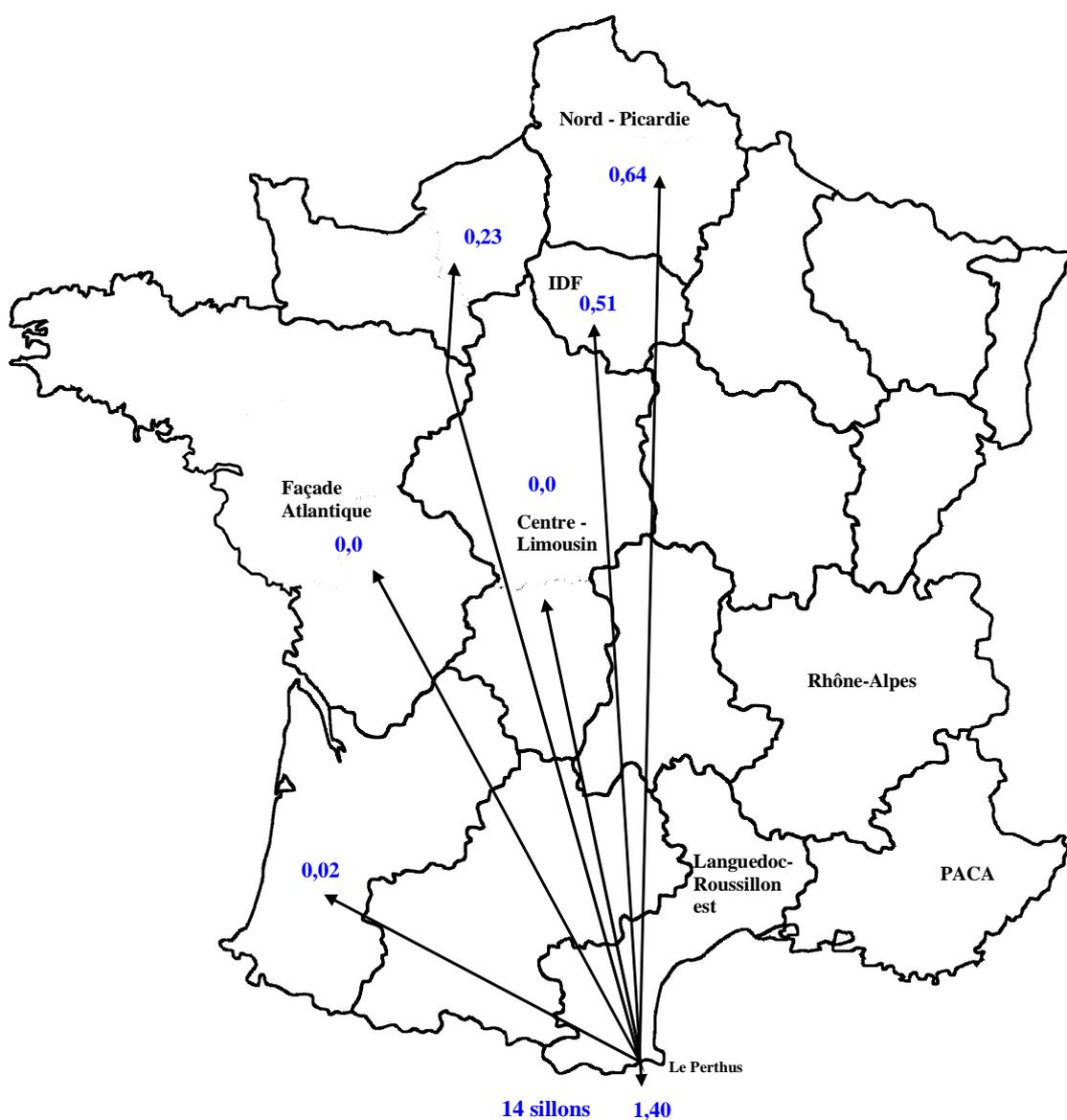
Estimation des volumes de transit international

Les transits internationaux sont essentiellement constitués par des trafics entre l'Espagne et la France et avec les autres pays européens.

Ils sont détaillés dans le schéma ci-dessous.

Transit international de/vers l'Espagne
(passant par le Perthus)
Mode ferroviaire

- en millions de tonnes par an -
année 2020

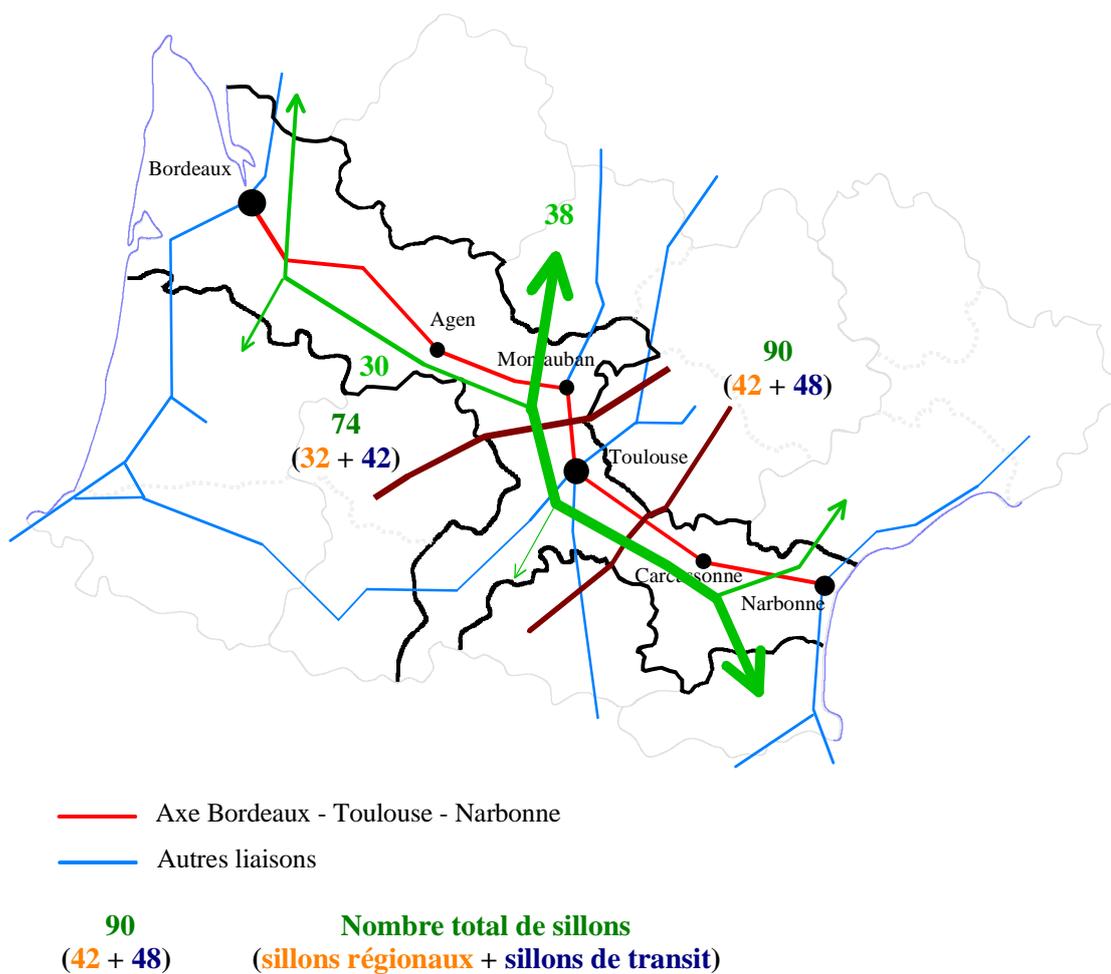


Synthèse des trafics nationaux en 2020

Fret national

Le fret national, composé du fret régional et du fret en transit pourrait, selon les hypothèses 2020, nécessiter un nombre de sillons total de 90 à l'est de Toulouse et d'environ 74 au nord. Les sillons correspondent exclusivement à la nécessité de transporter des tonnes de fret sans préjuger des modes d'exploitation du ou des transporteurs, c'est à dire indépendamment de la localisation des gares de triage.

FRET NATIONAL 2020
SILLONS DE TRANSIT PRÉVISIBLES (2 SENS)
SUR LES COUPURES AUTOUR DE TOULOUSE



Conclusion

Les trafics régionaux

Les **perspectives d'évolution du fret régional** sur la ligne ferroviaire Bordeaux – Toulouse – Narbonne résultent d'une analyse relativement précise des **projets** en cours d'élaboration chez les opérateurs et chargeurs de la région. Plusieurs de ces projets méritent une attention particulière.

De nombreux chargeurs considèrent que, compte tenu des spécificités de leur activité, le **fer** est le moyen le mieux adapté et le plus **efficace** : c'est le cas des producteurs de granulats, des pétroliers et des céréaliers. Dans ces trois domaines d'activité, des projets pour utiliser le fer de manière plus intensive, existent dans la région.

Ces projets sont en général relayés par les gestionnaires d'infrastructures ; c'est le cas à **Eurocentre** et à **Albasud** (au sud de Montauban) par exemple où des possibilités d'extension des zones d'embranchement sont déjà demandées. C'est également le cas à **Port la Nouvelle** où le futur terminal pétrolier devrait permettre une meilleure utilisation des installations et des embranchements. C'est aussi le cas au Port de **Bordeaux** où Lafarge mettra en service dès 2005 une nouvelle unité de production de granulats qui induira un trafic ferroviaire vers la ligne Bordeaux – Toulouse.

En revanche, pour les **céréales**, malgré l'intérêt porté par les céréaliers et l'Office National Interprofessionnel des Céréales, l'incertitude persiste sur l'avenir du transport ferroviaire pour les produits récoltés par les coopératives du Lauragais et d'Aquitaine. On peut cependant espérer que dans l'avenir, la concentration des opérateurs et négociants permettra d'optimiser les modes de collecte de stockage et de transport des céréales produites dans les régions directement desservies ; on peut également penser que la mise aux normes internationales UIC du réseau ferroviaire espagnol amènera vers le train le maïs aujourd'hui exporté vers ce pays presque exclusivement par la route.

Il n'y a donc pas de raison, malgré ces incertitudes, que les tendances générales observées dans la région jusqu'en 2001 pour les évolutions du fret régional, ne se prolongent pas jusqu'en 2020, effaçant ainsi les reculs enregistrés au début de la décennie 2000.

En 2020, cependant, la structure des flux ferroviaires autour de Toulouse pourrait être assez différente de celle observée en 2001, les produits pétroliers déjà prédominants à l'est pouvant le devenir aussi entre Toulouse et Montauban.

Tous trafics confondus

Les transits ferroviaires régionaux, nationaux et internationaux peuvent être évalués à près de 8,5 millions de tonnes (2 sens) au nord de Toulouse et à 9 millions entre Toulouse et Narbonne.

Le trafic ferroviaire exprimé en tonnes croîtrait alors d'environ 50% à l'est de Toulouse et doublerait entre Toulouse et Montauban.

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