



*Rapport d'étude*  
« Analyse des flux routiers de marchandises en Nouvelle-Aquitaine et potentiel de report modal »

Janvier 2025



Rédigé par	JRF	Date	28/01/2025
Validé par	KPE	Version	V3

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>2</b>
<b>1 PREAMBULE.....</b>	<b>3</b>
<b>2 DIAGNOSTIC DES FLUX DE MARCHANDISES .....</b>	<b>5</b>
2.1 FLUX ROUTIERS INTERNES ET FLUX ROUTIERS EN ECHANGE.....	5
2.2 FLUX ROUTIERS EN TRANSIT MESURES AUX FRONTIERES.....	14
2.3 ÉTAT DES LIEUX DES FLUX FERROVIAIRES EXISTANTS .....	16
2.4 ENSEIGNEMENTS PRELIMINAIRES .....	18
<b>3 ENJEUX PARTICULIERS DE L’OFFRE FERROVIAIRE EN NOUVELLE-AQUITAINE .....</b>	<b>20</b>
3.1 RESTITUTION DES ENTRETIENS FERROVIAIRES.....	20
3.2 LES INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHEES EN NOUVELLE-AQUITAINE .....	40
3.3 INVESTISSEMENTS PUBLICS EN FAVEUR DU FRET FERROVIAIRE .....	54
3.4 FOCUS SUR L’ALTERNATIVE MARITIME ( <i>SHORT SEA</i> ).....	56
3.5 IDENTIFICATION DES FILIERES D’INTERET POUR LE REPORT MODAL .....	59
<b>4 ANALYSE DES FILIERES DE TRANSPORT .....</b>	<b>60</b>
4.1 LA FILIERE BOIS .....	60
4.2 LA FILIERE CHIMIE ET ETHANOL.....	64
4.3 LA FILIERE DES CARRIERES.....	66
4.4 LES VRACS LIQUIDES (PORT DE LA ROCHELLE) .....	69
4.5 OPPORTUNITES DU TRANSPORT COMBINE.....	71
<b>5 BILAN ET PERSPECTIVES .....</b>	<b>75</b>
5.1 POTENTIELS DE REPORT MODAL .....	75
5.2 LEVIERS MOBILISABLES POUR RENFORCER LE RECOURS AUX MODES ALTERNATIFS .....	78
<b>6 ANNEXES.....</b>	<b>81</b>

# 1 PREAMBULE

Dans le cadre de ses missions sur le territoire, l'ORT Nouvelle-Aquitaine a souhaité lancer une étude sur les flux routiers de marchandises, avec la volonté d'engager une **réflexion sur le potentiel de report modal vers le rail et vers le maritime**. Il s'agissait en outre de partager aux acteurs du territoire les éléments de connaissance pour **promouvoir le report modal au sein de l'écosystème** et afin d'engager une réelle **dynamique partenariale**.

Cette étude s'inscrit plus largement dans un contexte de déploiement d'une politique régionale en faveur du report modal vers le ferroviaire, le fluvial et le maritime. Cette volonté passe, entre autres, par l'élaboration du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (**SRADDET**), en août 2015, dont l'un des objectifs consiste à structurer la chaîne logistique des marchandises en favorisant le report modal vers le ferré et le maritime et par le développement des plateformes multimodales. Elle intervient aussi dans la continuité de travaux menés par les élus du Conseil régional avec l'adoption, en juillet 2019, de la **feuille de route régionale** dédiée à la **transition énergétique et écologique** qui se donne pour ambition d'augmenter le report modal du routier vers d'autres modes (fer, maritime, fluvial) à l'horizon 2030.

Le présent document constitue ainsi le livrable de l'étude « **Analyse des flux routiers de marchandises en Nouvelle-Aquitaine et potentiel de report modal** » lancée en 2021, pour le compte de l'ORT Nouvelle-Aquitaine et de ses partenaires.

Plusieurs sous-objectifs ont été spécifiquement poursuivis :

- Caractériser d'une part les flux du transport routier de marchandises sur le territoire régional (**phase 1**).
- Dresser un panorama du transport ferroviaire au travers de ses infrastructures, de ses acteurs et de ses trafics, afin d'identifier les enjeux propres au territoire (**phase 2**).
- A partir des résultats consolidés dans ces premières étapes, qualifier et quantifier les **trafics potentiellement reportables** vers le ferroviaire ou vers le maritime pour les flux de courtes distances (**phase 3**).

Initialement projetée au sein d'un calendrier de 9 mois, cette mission a fait l'objet d'un certain nombre d'interruptions et de réorganisations méthodologiques, en lien notamment avec la **mise en œuvre d'initiatives et de réflexions parallèles**, parmi lesquelles :

- Les Ateliers de la **plateforme Service et Infrastructure Atlantique** (2021 / 2022) : pilotés par SNCF Réseau, ces travaux avaient pour objectif de dresser une situation de référence en

matière de travaux ou de trafics ferroviaires réalisés sur la façade atlantique, et de produire sur cette base des visions moyen et long terme, en mobilisant l'écosystème territorial ;

- Le « **Forum du fret ferroviaire** » (18 mai 2022) organisé par la Région Nouvelle-Aquitaine : l'événement, qui s'est tenu à l'hôtel de région à Bordeaux, était adressé aux professionnels du fret (chargeurs et opérateurs) autour d'ateliers thématiques et de rendez-vous d'affaires. Il faisait suite à l'**objectif national de doublement de la part du fret ferroviaire** tel qu'affiché dans la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (septembre 2021) élaborée par l'alliance 4F (Fret Ferroviaire Français du Futur) et les acteurs du secteur. L'enjeu de cet événement en région était d'interroger les leviers mobilisables pour atteindre cet objectif en Nouvelle-Aquitaine. Un autre forum fret s'est déroulé le 5 juillet 2023 organisé par SNCF Réseau ;
- La **Conférence régionale de la logistique** (11 octobre 2022), organisée par l'Etat, la Région et l'ORT. Elle a permis de partager les enjeux de la logistique et de réaliser des ateliers thématiques, dont un portant sur le thème « Multimodalité et Report modal ». Elle faisait suite aux recommandations et mesures du CILOG (Comité Interministériel de la Logistique) de renforcer sur les territoires les dynamiques public-privé afin de produire une vision partagée des enjeux et des besoins associés à la logistique.

Le présent rapport propose une mise à jour des différentes analyses conduites, en conservant la logique et les étapes d'avancement de l'étude.

- La première partie présente un diagnostic des flux de marchandises en Nouvelle-Aquitaine, en déclinant les typologies de produits transportés ainsi que les dynamiques d'échanges inter et intrarégional ;
- La seconde partie s'attache à décrire les enjeux de l'offre ferroviaire et les perspectives de marché ;
- La troisième propose une analyse des opportunités de report des flux et des potentiels inhérents à différentes filières économiques (construction, agro-alimentaire, chimie, bois, etc.). Elle est largement focalisée autour du mode ferroviaire considérant la nature des informations ayant pu être consolidées.
- La dernière s'attache à conclure sur les enseignements de l'étude et sur les pistes susceptibles d'être activées sur le territoire pour intensifier le recours aux modes alternatifs.

## 2 DIAGNOSTIC DES FLUX DE MARCHANDISES

La région Nouvelle-Aquitaine, créée à la suite de la réforme territoriale de 2015, regroupe les anciennes régions Aquitaine, Limousin, Poitou-Charentes, pour un ensemble de douze départements. Avec ses 84 061 km<sup>2</sup>, elle est la **plus vaste région française**. Sa localisation sur l'axe Nord-Sud, avec un accès routier à l'Est, et sa position frontalière avec l'Espagne, lui confèrent une place centrale pour le transport de marchandises national et européen. Le **maillage** disponible sur le territoire comprend des **axes routiers majeurs** comme l'autoroute A63 / RN10, la route Centre-Europe Atlantique (RCEA) ou l'A89, quatre **ports de commerce** ainsi que des **espaces multimodaux** permettant le report modal vers le rail.

Une étude<sup>1</sup> de 2015, montre que les flux de marchandises en Aquitaine (ancienne région) sont dominés à **90 % par la route, le ferroviaire ne pesant que 3 %** (plus que 2,3 % en 2019) **et le maritime 6 %**. Aucune étude récente ne permet en revanche d'estimer la répartition modale du transport intérieur de marchandises sur le territoire.

### 2.1 Flux routiers internes et flux routiers en échange

Les données sur le transport routier de marchandises à l'intérieur de la région Nouvelle-Aquitaine ont été actualisées en 2021 par l'Observatoire Régional des Transports, à partir d'une première étude fondée sur les données de 2018. Elles ont vocation à dresser une géographie des flux et de leurs points générateurs et à caractériser leur nature. Une distinction est faite entre les flux internes à la région (71% des tonnes de marchandises transportées) et les flux d'échanges (29 % des tonnes transportées).

---

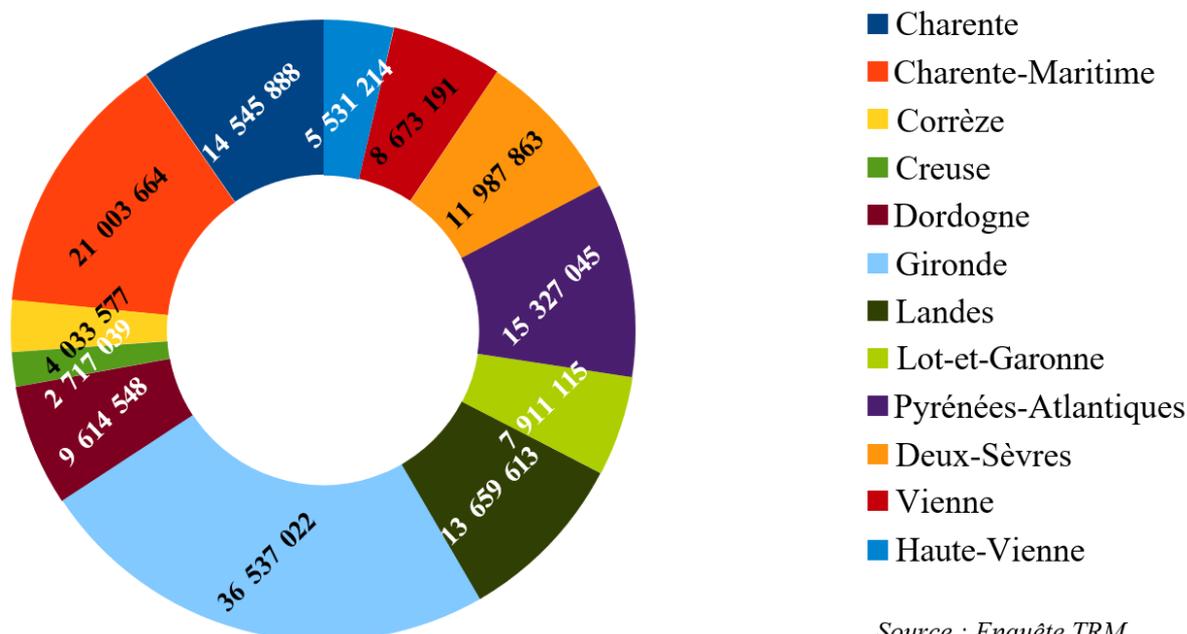
<sup>1</sup> « Schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine », Juillet 2015, Elan Développement / CERTA

<i>En millions de tonnes</i>	2019	2020	2021
<b>Flux internes</b> <i>Flux de marchandises en provenance et à destination de la Nouvelle-Aquitaine</i>	130,1	136,8	152,7
<b>Flux d'échanges</b> <i>Flux de marchandises en provenance ou à destination d'autres régions</i>	60,2	57,2	61,4
<b>Total flux de marchandises, hors transit</b>	190	194	214

Source : Enquête TRM

## 2.1.1 Flux routiers internes à la région

152,7 millions de tonnes de marchandises sont transportées dans la région en 2021. La Gironde est le plus gros émetteur de tonnes de marchandises en Nouvelle-Aquitaine, suivi par la Charente-Maritime, les Pyrénées-Atlantiques et la Charente. À l'inverse, la Creuse, la Corrèze et la Haute-Vienne sont les départements les moins générateurs.



Source : Enquête TRM

Figure 1 : Tonnes de marchandises transportées en interne à la région Nouvelle-Aquitaine en 2021

En Nouvelle-Aquitaine, la majorité des flux internes à la région ont lieu au sein même des départements (73 %). Le transport de marchandises se fait ainsi **essentiellement sur de courtes distances**.

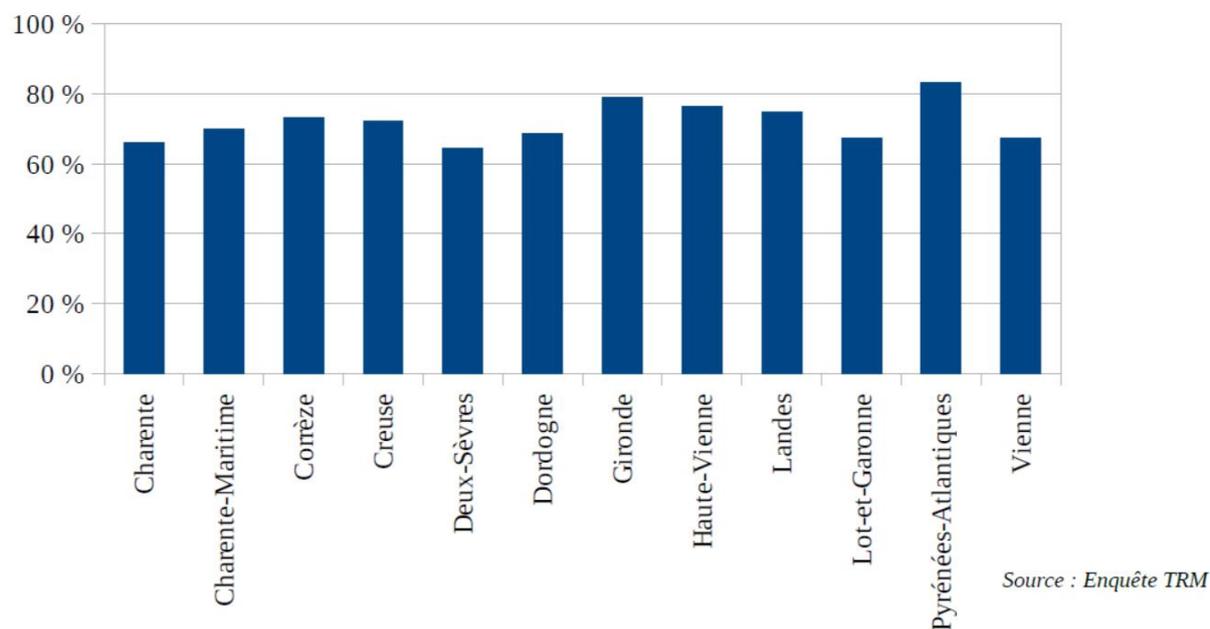


Figure 2 : Part des flux intrarégionaux internes à chaque département de Nouvelle-Aquitaine en 2021

Les Pyrénées-Atlantiques et la Gironde sont les départements qui réalisent le plus de transport en interne, autour de 80 %. À l'inverse, les Deux-Sèvres, la Charente et le Lot-et-Garonne sont les départements qui échangent le plus avec les autres départements, en proportion. Le trafic interdépartemental, entre les départements, reste inférieur aux trafics intradépartementaux et représente moins de 41 millions de tonnes de marchandises en 2021, soit 27 % du trafic intrarégional. La Haute-Vienne et la Creuse sont les départements qui ont le plus de flux entrants en proportion. À l'inverse, la Charente est le département qui, en proportion, émet le plus de flux.

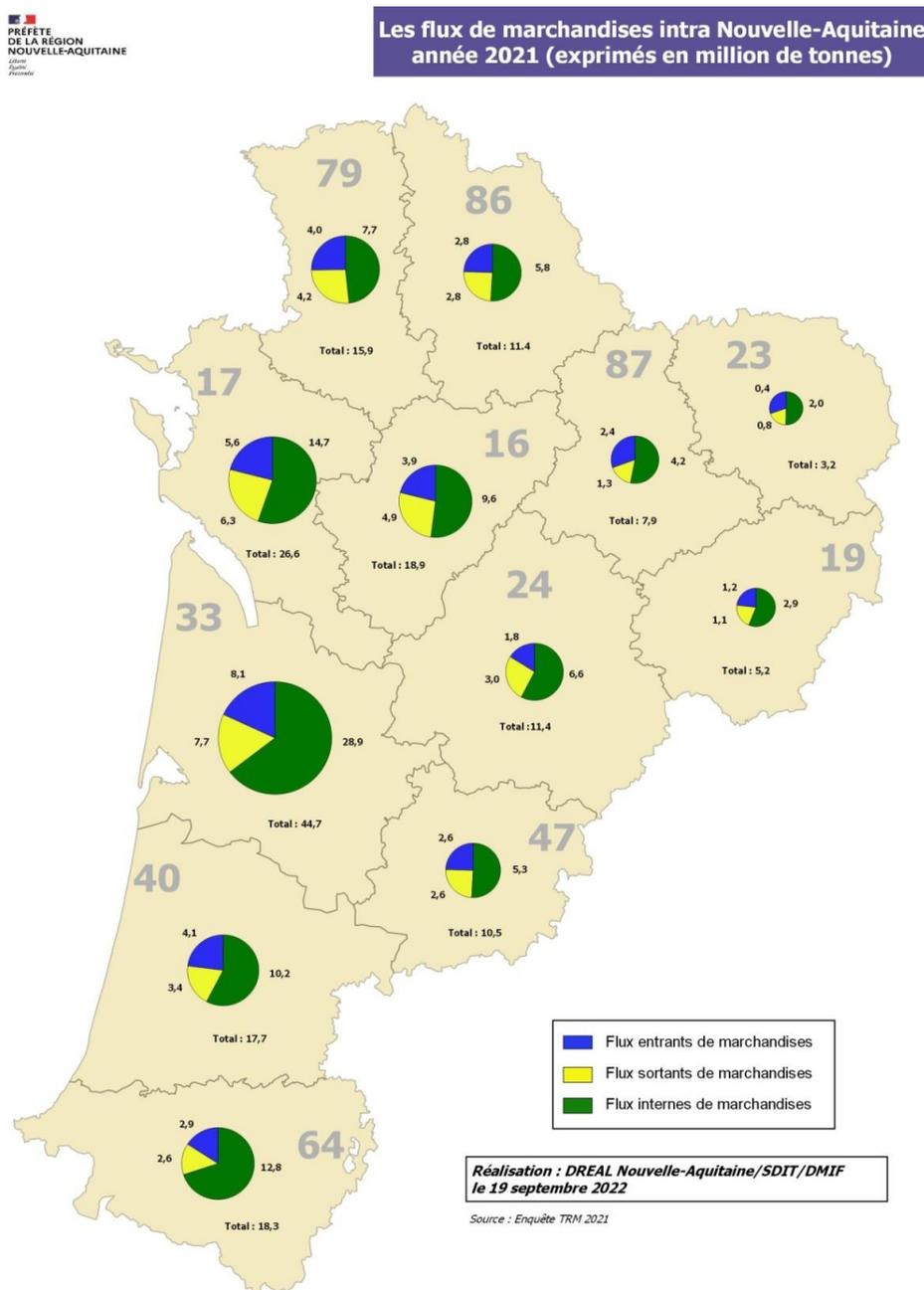


Figure 3 : Flux de marchandises en Nouvelle-Aquitaine, par département, en 2021 (en millions de tonnes).  
Source : ORT NA

Ce sont la Gironde et la Charente qui échangent avec le plus grand nombre de départements différents.

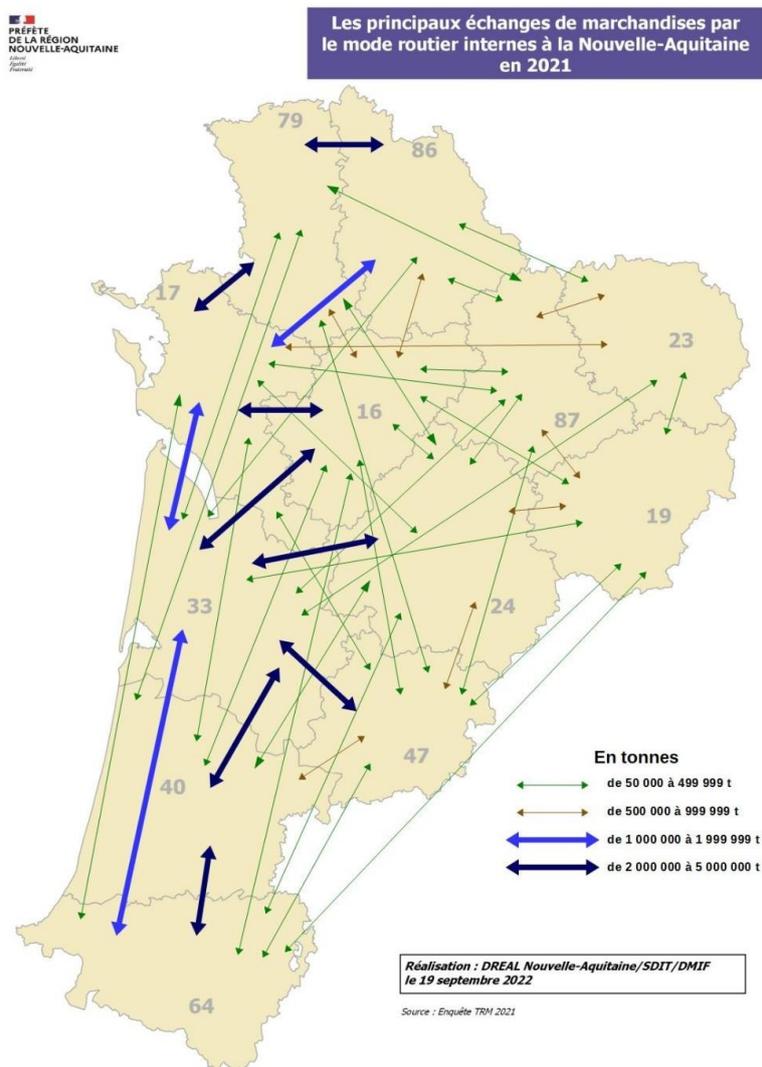


Figure 4 : Les flux d'échanges routiers interdépartementaux en Nouvelle-Aquitaine en 2021. Source : ORT NA

Sur le plan de la typologie de biens transportés, les flux routiers internes à la Nouvelle-Aquitaine sont dominés par les secteurs des minerais et produits d'extraction, de l'agriculture et des minéraux non métalliques.

<b>Division</b>	<b>Marchandises (NST)</b>	<b>Tonnes transportées</b>	<b>Part</b>
<b>01</b>	Agriculture/Chasse/Forêt/Pêche	28 331 786	18,6 %
<b>02</b>	Houille/Lignite/Pétrole brut/Gaz	659 794	0,4 %
<b>03</b>	Minerais métalliques et autres produits d'extraction ; tourbe ; minerais d'uranium et thorium	41 503 229	27,2 %
<b>04</b>	Alimentaires/Boissons/Tabac	10 611 654	7,0 %
<b>05</b>	Textiles/Cuir	0	0,0 %
<b>06</b>	Bois/Papier/Edition	2 144 793	1,4 %
<b>07</b>	Coke/produits pétroliers raffinés	6 737 070	4,4 %
<b>08</b>	Chimie/Caoutchouc/Plastique	2 606 315	1,7 %
<b>09</b>	Autres produits minéraux non métalliques	29 708 677	19,5 %
<b>10</b>	Métaux/produits métalliques	1 581 194	1,0 %
<b>11</b>	Machines/Matériel nca	3 944 893	2,6 %
<b>12</b>	Matériel de transport	911 641	0,6 %
<b>13</b>	Meubles/Produits manufacturés nca	306 361	0,2 %
<b>14</b>	Matières premières secondaires/Déchets	7 277 498	4,8 %
<b>15</b>	Courrier/Colis	2 887 782	1,9 %
<b>16</b>	Matériel transports marchandises	569 899	0,4 %
<b>17</b>	Déménagements/Véhicules réparations	2 015 588	1,3 %
<b>18</b>	Marchandises groupées	10 570 387	6,9 %
<b>19</b>	Marchandises non identifiables	185 292	0,1 %

Source : Enquête TRM

## 2.1.2 Flux routiers d'échange avec les autres régions

Le trafic interrégional, avec une origine ou une destination en Nouvelle-Aquitaine, connaît une augmentation de 7 % entre 2020 et 2021. La Nouvelle-Aquitaine échange principalement avec les Pays-de-la-Loire (26 %), l'Occitanie (24 %) et le Centre-Val-de-Loire (15 %).

L'évolution des volumes de marchandises transportés entre la Nouvelle-Aquitaine et d'autres régions est présentée dans le tableau suivant :

Source : Enquête TRM

Régions	2019	2020	2021	2020/2021
Ile-de-France	3 466 613	3 574 991	3 410 341	-4,6 %
Centre - Val de Loire	8 442 785	10 150 177	9 363 887	-7,7 %
Bourgogne-Franche-Comté	1 675 078	1 572 996	1 540 895	-2,0 %
Normandie	2 431 134	1 880 648	2 281 538	21,3 %
Hauts-de-France	1 846 622	2 010 712	2 024 671	0,7 %
Grand Est	1 246 728	1 252 883	1 473 564	17,6 %
Pays de la Loire	15 268 170	13 800 223	16 250 974	17,8 %
Bretagne	3 890 536	3 171 484	3 144 965	-0,8 %
Occitanie	14 735 818	12 634 969	14 781 606	17,0 %
Auvergne-Rhône-Alpes	5 746 318	5 582 168	5 743 413	2,9 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 485 101	1 587 637	1 407 874	-11,3 %
<b>Total</b>	<b>60 234 903</b>	<b>57 218 888</b>	<b>61 423 726</b>	<b>7,3 %</b>

Les échanges sont principalement en provenance de Nouvelle-Aquitaine. **La région exporte plus qu'elle n'importe**. 31,4 millions de tonnes de marchandises sont sorties de Nouvelle-Aquitaine en 2021.

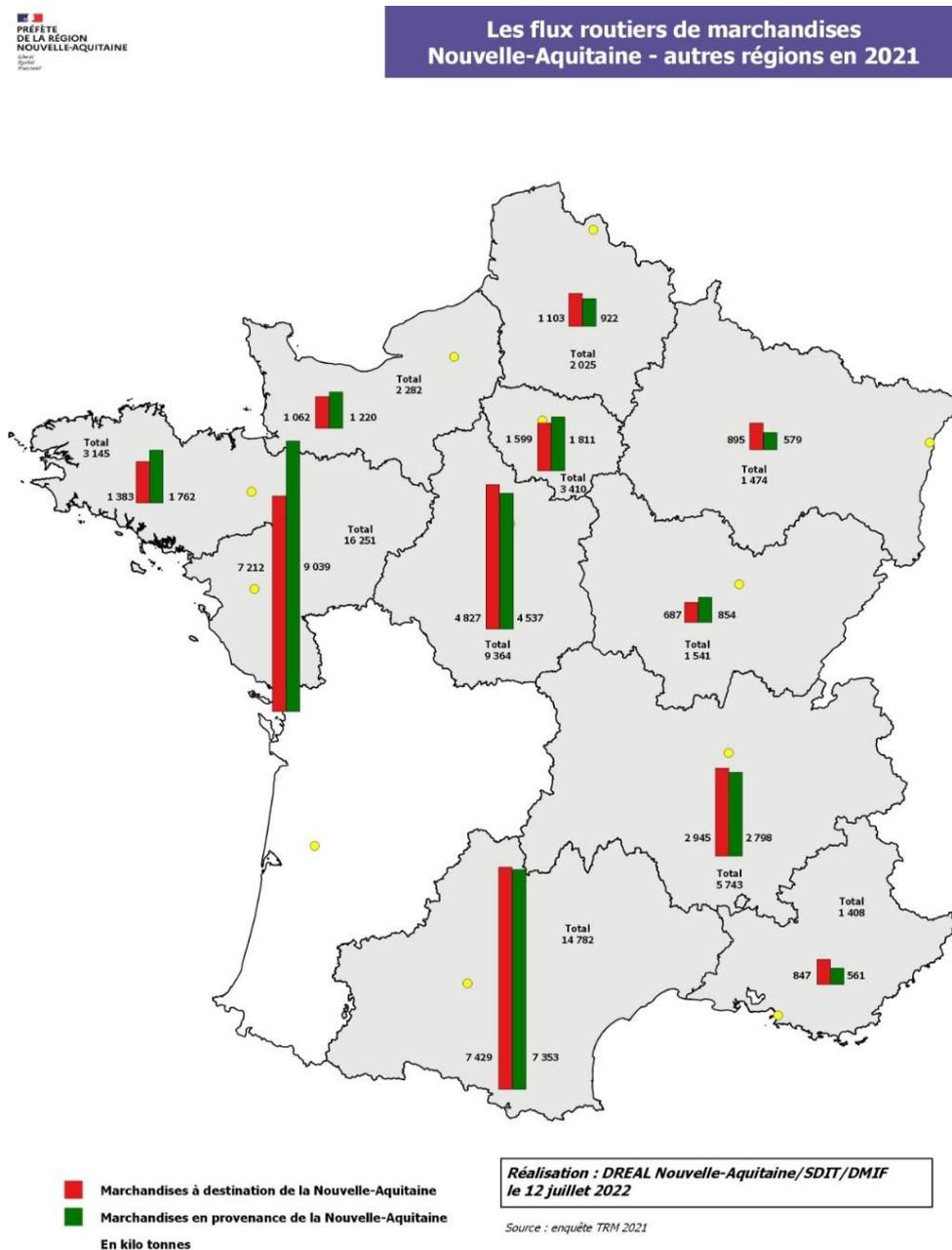


Figure 5 : Volumes des flux routiers échangés entre la Nouvelle-Aquitaine et les autres régions, 2021. Source : ORT NA

En 2021, les flux d'échanges de marchandises avec la Nouvelle-Aquitaine sont dominés par :

- Les produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt
- Les marchandises groupées
- Les produits alimentaires, boissons et tabac

Division	Marchandises (NST)	Tonnes sortantes	Tonnes entrantes	Total
01	Agriculture/Chasse/Forêt/Pêche	5 954 213	7 211 402	13 165 616
02	Houille/Lignite/Pétrole brut/Gaz	0	0	0
03	Minerais métalliques et autres produits d'extraction ; tourbe ; minerais d'uranium et thorium	3 428 927	1 586 146	5 015 073
04	Alimentaires/Boissons/Tabac	4 122 261	4 527 299	8 649 560
05	Textiles/Cuir	0	0	0
06	Bois/Papier/Édition	866 976	686 068	1 553 044
07	Coke/produits pétroliers raffinés	1 191 510	76 410	1 267 919
08	Chimie/Caoutchouc/Plastique	1 330 108	867 046	2 197 153
09	Autres produits minéraux non métalliques	2 980 107	2 591 149	5 571 257
10	Métaux/produits métalliques	386 700	394 196	780 896
11	Machines/Matériel nca	540 122	576 689	1 116 812
12	Matériel de transport	407 411	481 294	888 705
13	Meubles/Produits manufacturés nca	81 488	67 721	149 209
14	Matières premières secondaires/Déchets	370 536	1 208 126	1 578 662
15	Courrier/Colis	1 709 943	1 717 617	3 427 560
16	Matériel transports marchandises	309 528	108 771	418 300
17	Déménagements/Véhicules réparations	216 995	183 593	400 588
18	Marchandises groupées	5 543 190	5 572 845	11 116 035
19	Marchandises non identifiées	200 724	128 013	328 737
	<b>Total</b>	<b>31 435 307</b>	<b>29 988 419</b>	<b>61 423 726</b>

Source : Enquête TRM

Note : On observe une différence entre le tonnage total et la somme des marchandises réparties par code NST, car certains tonnages de marchandises dont le nombre d'observation est faible n'ont pas été pris en compte.

## 2.2 Flux routiers en transit mesurés aux frontières

Le CEREMA Sud-Ouest a publié en juin 2022 les résultats de comptages et d'analyses des poids lourds en transit (c'est-à-dire de poids lourds reliant 2 pays tiers, traversant la France, sans y desservir de point de chargement ou de déchargement) réalisés en 2020 et en 2021 à la frontière franco-espagnole.

En Nouvelle-Aquitaine, des mesures ont été effectuées sur l'A63, au niveau de Biriadou, et à l'accès français au tunnel du Somport, sur la RN 134.

### 2.2.1 Enseignements des trafics recensés sur l'A63

Sur le fondement d'enquêtes menées en mars et à l'automne 2021, le CEREMA a pu estimer le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) sur l'A63 à Biriadou à 10 150 poids lourds par jour, dont deux tiers immatriculés en Espagne ou au Portugal. L'immense majorité des véhicules comptabilisés (96 %) sont des semi-remorques.

En moyenne, 40 % du flux est constitué de poids lourds en transit (soit une moyenne de 4 015 véhicules par jour), avec des véhicules qui traversent tout le territoire, principalement pour des liaisons entre la péninsule ibérique et l'Allemagne (1262), le Royaume-Uni (640) et le Benelux (760). Les principaux points d'entrée et de sortie des PL traversant la frontière à Biriadou sont Saint-Aybert sur l'A2 (15%), Neuville en Ferrain sur l'A22 (13%), Mulhouse sur l'A36 (11%) et Vintimille sur l'A8 (10%), représentant près de la moitié des flux.

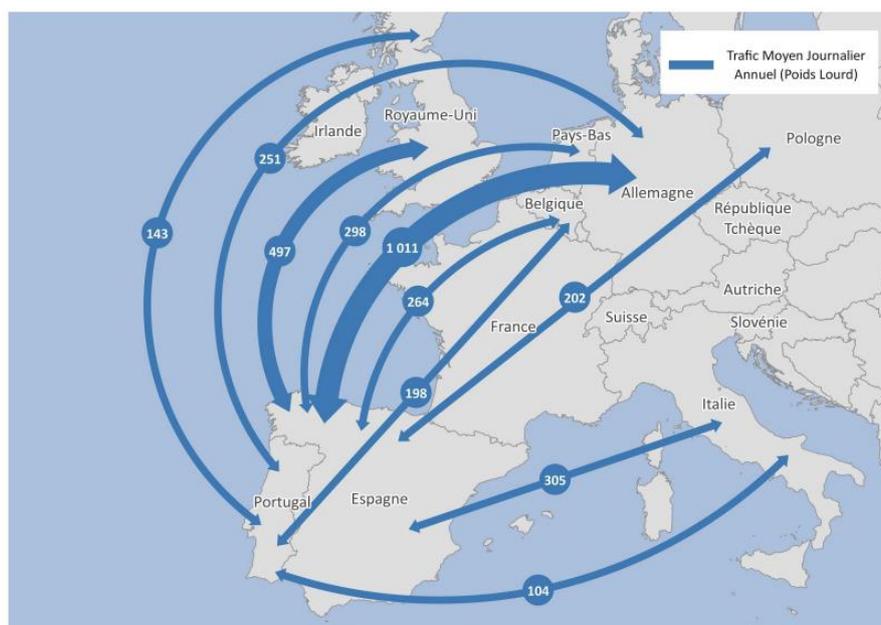


Figure 6 : Les dix principales origines-destinations des flux de transit traversant la frontière à Biriadou, sur l'autoroute A63 en 2021. Source : CEREMA Sud-Ouest / DREAL Occitanie

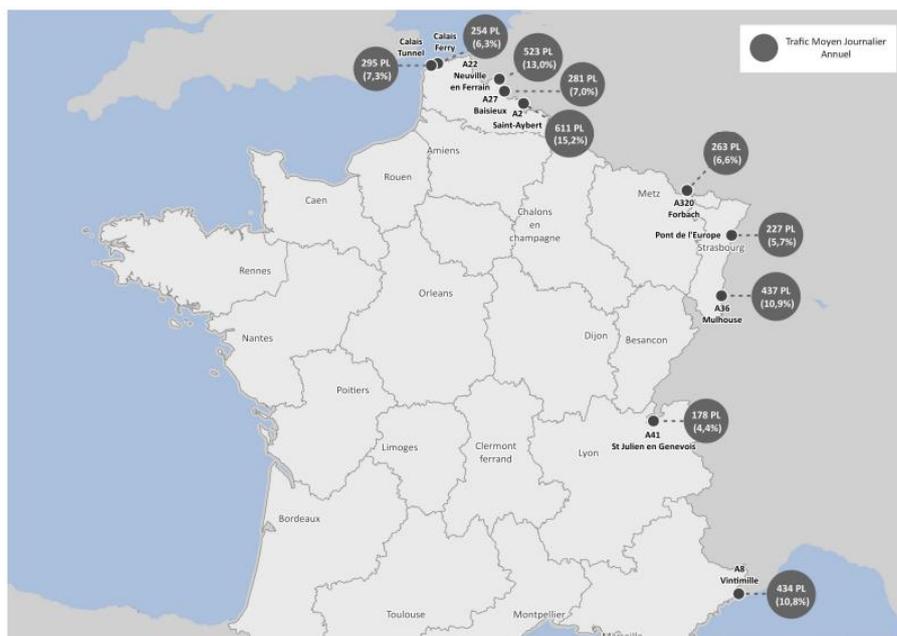


Figure 7 : Les principaux points d'entrée et de sortie du territoire des poids lourds en transit qui traversent la frontière à Biriatou, sur l'autoroute A63, en 2021. Source : CEREMA Sud-Ouest / DREAL Occitanie

Les transits en fréquence quotidienne et en fréquence rare sont particulièrement faibles. Les fréquences majoritaires de passage à la frontière sont (bi)hebdomadaires (42%) ou (pluri)mensuelles (34%).

**Quid du trafic d'échange recensé à Biriatou ?** Dans le trafic d'échange, la relation France-Espagne est largement majoritaire (84%), le flux France-Portugal représente 15% et France-Maroc 1%. Cela se module à 73% Espagne, 26% Portugal et 1% Maroc pour les flux à destination des pays européens autres que la France

Les flux en échange avec les communautés espagnoles sont répartis sur toute l'Espagne, avec une prédominance du Pays basque (31%) suivi de la Castille-Leon (10,7%), de la Navarre (10%) et de Madrid (10%).

Le trafic d'échange avec les régions françaises (lissé) concerne à 40% l'ancienne région Aquitaine, à 3,4% l'ancienne région Poitou-Charentes et à 1,4% l'ancienne région Limousin<sup>2</sup>.

## 2.2.2 Enseignements des trafics recensés au tunnel du Somport

Il s'agit d'un point de passage bien moins fréquenté que l'A63 sur la frontière franco-espagnole, avec un TMJA de 317 poids lourds par jour en moyenne (dont 90% d'ensembles articulés), selon des relevés faits par le CEREMA en 2020 et 2021. La part des poids lourds en transit y est également beaucoup

<sup>2</sup> CEREMA Direction Sud-Ouest. « Exploitation enquête PL 2021 ». *Observatoire des trafics pyrénéens*, juin 2022.

moins importante (10% du total). Les véhicules empruntant cette route effectuent plutôt des liaisons de portée régionale (notamment entre la Nouvelle-Aquitaine, l'Occitanie, l'Aragon, la Catalogne). Les rares véhicules en transit opèrent principalement des liaisons entre la péninsule ibérique, l'Italie et le Benelux<sup>3</sup>.

## 2.3 État des lieux des flux ferroviaires existants

Tous flux confondus, 35,2 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont été transportées par le rail en France en 2022, soit une part modale de 10,4%<sup>4</sup>. Cela constitue une hausse par rapport aux bilans de 2019 (32,6 milliards de tonnes-km et une part modale globale de 9%).

Comme pour la plupart des régions de l'Ouest de la France, la Nouvelle-Aquitaine est un peu à l'écart de la dorsale logistique française et des grands flux. Cela peut s'expliquer aussi par le fait que les industries implantées à l'ouest sont plus récentes et moins génératrices de flux.

En 2022, selon les études du Service des Données et Études Statistiques (SDES) du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, la région Nouvelle-Aquitaine représente **9% des chargements de marchandises du transport ferroviaire** (trafic national + international sortant) et **7,9% des déchargements de marchandises du transport ferroviaire** (trafic national + international entrant).

Les flux ferroviaires de transit de courte distance circulent essentiellement à travers le Grand Est, entre le Benelux, l'Allemagne et la Suisse. En dehors de ces flux, les principales liaisons de transit relient l'Espagne au Benelux et à l'Allemagne par les corridors de fret ferroviaire Atlantique et rhodanien. En 2019, 70% de ces liaisons transversales sont des trafics multimodaux<sup>5</sup>.

### 2.3.1 Le transport combiné

Le **transport combiné** représente selon le Ministère de la transition écologique (SDES), en 2022, **40,5% des tonnes-kilomètres réalisées en France par le mode ferroviaire** (les 59,5% restants étant transportés par le transport ferroviaire conventionnel). Ce transport combiné ferroviaire connaît une réelle dynamique depuis 2019 avec une augmentation de près de 28% des tonnes-kilomètres sur la période.

---

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, Service des Données et Études Statistiques. « Chiffres-clés du transport – édition 2024 ». Mars 2024.

<sup>5</sup> SNCF Réseau Plateforme service et infrastructures Atlantique, Mensia. « Réunion du 11 mai 2021 (Groupe territorial fret – Fret longue distance) ». 11 mai 2021

En moyenne, les distances parcourues par les liaisons multimodales, ou combinées sont assez élevées : 630 km (contre 160 km pour le fret ferroviaire conventionnel).

Les deux tiers des tonnes-kilomètres du fret ferroviaire combiné sont réalisés avec l'étranger (en échange comme en transit), avec pour principales origines-destinations l'Espagne, l'Allemagne et le Benelux. 75% des flux transitent par le couloir rhodanien. Le reste des flux en provenance ou à destination de l'Espagne transitent par Hendaye et le corridor Atlantique.

Des horaires de grande affluence se dégagent pour le transport combiné. La moitié des circulations ont un départ entre 16h00 et 21h00, fenêtre doublement critique car les trains de fret doivent circuler avec les trains de voyageurs et cohabiter avec les travaux de nuit sur le réseau SNCF. 90% des trafics ont un départ en semaine, entre le lundi et le vendredi<sup>6</sup>.

## 2.3.2 Le fret ferroviaire conventionnel

Avec **22 milliards de tonnes-kilomètres par an**, le **fret conventionnel** comprend 72% de flux domestiques, 21% de flux en échange avec l'étranger et 7% de flux en transit. Par rapport au fret combiné, ces flux sont moins concentrés sur les grands couloirs de circulation et plus diffus sur l'ensemble du territoire (même si l'axe Nord-Est et les vallées du Rhône et de la Saône restent des artères majeures). Les principales filières utilisatrices du fret ferroviaire conventionnel sont avant tout la pétrochimie, la métallurgie et les granulats/produits d'extraction, suivis par l'agriculture et les matériels de transport. Il se caractérise aussi par des distances plutôt courtes (160 km en moyenne, avec seulement 50% des circulations dépassant une distance de 100 km), ce qui s'explique par le fait qu'une part importante de ces flux est constituée de liaisons transfrontalières et de liaisons avec un port maritime (5 milliards de tonnes-kilomètres en trafic transfrontalier, 4 milliards de tonnes-kilomètres en lien avec les ports).

D'après les bases de données SNCF Réseau en 2019, deux axes régionaux sont fréquentés par plus de 20 circulations de fret conventionnel par semaine : entre **Tours et La Rochelle** et entre **Bordeaux et la frontière espagnole**.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> SNCF Réseau Plateforme service et infrastructures Atlantique, Mensia. « Réunion du 11 mai 2021 (Groupe territorial fret – Fret longue distance) ». 11 mai 2021

<sup>7</sup> SNCF Réseau Plateforme service et infrastructures Atlantique, Mensia. « Réunion du 18 mai 2021 (Groupe territorial fret – Transport conventionnel) ». 18 mai 2021.

### Enjeux et leviers identifiés par SNCF Réseau pour le développement du fret conventionnel :

- La méconnaissance des Installations Terminales Embranchées (ITE) par les filières économiques
- L'infrastructure des lignes de desserte fine du territoire : plus de la moitié des tonnes transportées par fret conventionnel ont une origine ou une destination sur une ligne de desserte fine du territoire ou sur une ligne capillaire fret (22% sur une ligne mixte et 29% sur une ligne capillaire de fret).
- Des points générateurs de flux fixes et stables, qui ne suivent pas nécessairement le métropolisation et la concentration des lieux de production (avec l'agriculture et l'activité d'extraction) : c'est un levier pour stabiliser le recours au ferroviaire.
- Des produits pour lesquels le recours au ferroviaire permet une optimisation logistique (transbordements plus sécurisés), comme les produits chimiques.

## 2.4 Enseignements préliminaires

Le diagnostic réalisé en matière de flux de marchandises permet de mettre en exergue la **prépondérance des flux routiers** échangés au sein même de la région (71% des tonnages), avec au sein de celle-ci, une grande majorité réalisée au sein du périmètre départemental (73% en moyenne). Ces flux courtes distances ne présentent pas a priori un potentiel avéré de recours aux modes massifiés (ferroviaire ou fluvial), plus performants sur de longues distances. Les trafics inhérents au fret ferroviaire conventionnel sont en effet opérés sur une distance moyenne de 160 km.

En matière d'échanges, 3 régions mobilisent près de deux tiers des échanges routiers de marchandises avec la Nouvelle-Aquitaine : les Pays-de-la-Loire (26 %), l'Occitanie (24 %) et le Centre-Val-de-Loire (15 %). Les deux premières citées présentent en outre une réelle dynamique avec une hausse de 17% des flux échangés entre 2019 et 2021.

Les flux de transit restent difficilement quantifiables sur le territoire régional s'agissant des volumes effectivement transportés, même si les travaux de comptages mettent en évidence des liaisons actives et majoritaires entre la péninsule ibérique et l'Allemagne, ou dans une moindre mesure, entre la péninsule ibérique et le Royaume-Uni ou le Benelux.

## Évolution des prévisions de la demande de transport 2030-2050

Depuis 1999, le Commissariat Général au Développement Durable produit des estimations sur l'évolution de la demande générale de transport en France, à l'aide de l'outil MODEV. Jusqu'à présent, les projections de 2016 étaient utilisées. Elles annonçaient **une progression annuelle de la demande de transport de marchandises de l'ordre de 2,1% par an entre 2012 et 2030** et de **1,3% par an entre 2030 et 2050**. Les parts modales étaient annoncées stationnaires jusqu'en 2030, avec une **légère baisse de la part modale de la route entre 2030 et 2050** (1,6 point), qui peut varier selon le dynamisme économique et selon l'ampleur des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Ces prévisions ont été mises à jour en 2020. Pour l'horizon 2050, elles sont déclinées en deux variantes : **l'une où les mesures en faveur de la réduction des émissions de GES restent équivalentes (variante AME)**, et **l'autre où ces mesures sont renforcées (variante AMS)**. Sur la période **2015-2050**, le modèle prévoit une **croissance annuelle moyenne de 1,8% dans la variante AME et de 1,7% dans la variante AMS**. En intégrant une hypothèse de maîtrise de la demande de marchandises dans la variante AMS, ce taux de croissance peut tomber à 1% par an sur la période 2015-2050.

Concernant les parts modales, il est prévu que la **part du transport routier augmente de 1,2 point** entre 2015 et 2050, de 86,1 à 87,3% **dans la variante AMS**, y compris dans l'hypothèse d'une meilleure maîtrise de la demande de marchandises. Dans la **variante AME**, les projections montrent que la **part modale de la route doit être amenée à baisse de 0,1 point** sur la période 2015-2050. Concernant le transport ferroviaire, il est prévu que sa part modale reste inchangée (à 11,4%) dans la variante AME. Dans la variante AMS, la part modale du fret ferroviaire devrait baisser de 0,9 point entre 2015 et 2050. Cela s'explique par le fait que ces mesures de lutte contre les émissions de GES visent entre autres à améliorer la motorisation, la performance énergétique et l'efficacité des poids lourds routiers.<sup>8</sup>

La prochaine section s'attache à examiner les enjeux de l'offre ferroviaire sur le territoire régional, afin de dresser un panorama des sites et des infrastructures, des trafics et des acteurs.

<sup>8</sup> Ministère de la Transition Écologique. « Projections de la demande de transport sur le long terme pour la SNBC 2 (document de travail) ». Octobre 2021.

# 3 ENJEUX PARTICULIERS DE L'OFFRE FERROVIAIRE EN NOUVELLE-AQUITAINE

## 3.1 Restitution des entretiens ferroviaires

Si les données du SDES (base SitraM) qui ont pu être exploitées dans la phase précédente fournissent des **informations quantitatives** pour la consolidation d'un diagnostic des flux, celles-ci ne donnent pas d'informations sur les aspects qualitatifs du transport ni sur l'identification de flux éligibles au report modal. Les entretiens permettent en la matière d'obtenir des informations inhérentes aux plans de transport ainsi qu'une meilleure compréhension des pratiques logistiques sur un territoire.

Plusieurs acteurs ont été sélectionnés en concertation avec le Maître d'ouvrage pour mieux connaître les modalités du mode ferroviaire et les enjeux de performance sur le territoire. Au total de 11, ils rassemblent des profils variés : **opérateurs de transport ferroviaire, gestionnaires d'infrastructure** (port, SNCF Réseau) ou encore **opérateurs de combiné**.

Ces entretiens fournissent en outre des informations sur les perspectives de trafic ainsi que sur les freins et leviers pour changer de mode de transport. Ils permettent également de déterminer les objectifs et les projets portés par ces acteurs. Les entretiens menés dans le cadre de la présente étude sont les suivants :

- Grand Port Maritime de la Rochelle
- Captrain (ex-VFLI)
- Grand Port Maritime de Bordeaux
- Naviland Cargo
- Niort Terminal
- Novatrans
- Fret SNCF
- SNCF Réseau
- Naviland Cargo
- Triage d'Hourcade
- Maisons de Cognac (perspectives d'un chargeur emblématique du territoire)

Les sections à suivre s'attachent à mettre en lumière les éléments saillants de chacun de ces entretiens réalisés en 2021, avant de dresser un bilan des enjeux à retenir en Nouvelle-Aquitaine.

### 3.1.1.1 Le Grand Port Maritime de la Rochelle

#### → Les trafics du port

Plusieurs éléments peuvent être mis en exergue :

- A l'import les principaux trafics sont les **produits raffinés** (qui n'utilisent pas le ferroviaire). A l'export, ce sont principalement les **céréales**.
- D'autres trafics sont importants, tels que le **vrac solide (granulats extraits en mer/BTP)**, ainsi que les **conteneurs** (10 000 Équivalents Vingt Pieds – EVP).
- Les trafics évoluent : jusqu'au conflit russo-ukrainien, les céréales étaient de plus en plus soumises à une concurrence, notamment tarifaire, avec la Russie et l'Ukraine. Les consommateurs de céréales, en particulier de blés, demandent des blés plus variés, ce qui conduit à une modification de la chaîne logistique d'approvisionnement. La chaîne logistique doit ainsi avoir la capacité de s'activer rapidement pour acheminer de grandes quantités de marchandises, ce qui améliore la pertinence du mode ferroviaire en tant que mode massifié. Mais ces changements logistiques, qui demandent davantage de réactivité, peuvent parallèlement rendre vulnérable le recours au mode ferroviaire pour les céréales.
- Les papeteries telles Condat ont changé de filière d'importation : le trafic de pâte à papier passe désormais par la route et n'emprunte plus la voie ferrée.

#### → Les trafics ferroviaires

À la suite de la réforme portuaire de 2009, le port de la Rochelle est devenu gestionnaire du réseau ferroviaire qui le dessert. Ce réseau ferroviaire, à l'instar d'autres réseaux ferrés de grands ports maritimes français, était fortement **dégradé** et a nécessité une **remise à niveau des voies**, ainsi qu'une régénération et une automatisation des passages à niveau afin d'améliorer la productivité. Ces travaux ont permis d'augmenter les vitesses pratiquées sur le réseau. Au total, 2 millions d'euros ont été investis sur le port en 2020 pour le réseau ferroviaire.

Le RFP (réseau ferré portuaire) est cependant jugé **vulnérable**, avec une seule VU (voie unique) pour accéder aux installations.

Les trafics ont fortement augmenté depuis la stimulation des trafics par la création de l'Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP)<sup>9</sup>. Désormais, à date de l'entretien, **5,3 trains par jour et 37 trains par semaine** circulent sur le RFP, la part modale atteint 16%, allant jusqu'à 30% pour les trafics de céréales.

---

<sup>9</sup> Un OFP est une « PME ferroviaire locale assurant du transport de fret de proximité et gérant l'infrastructure de façon déléguée. Ces opérateurs ferroviaires de petite taille constituent une réponse nouvelle au transport de courte distance dans les territoires ou dans les ports » (définition proposée sur le site web du Ministère).

La construction des sillons est faite en coopération avec SNCF Réseau afin de gérer les interfaces avec le RFN (réseau ferré national).

- 6,5 allers-retours par jour vers Saint Pierre des Corps
- 3 allers-retours par jour vers Poitiers
- 1,5 allers-retours par semaine vers Condat

Il s'agit principalement de circulations ferroviaires sur de « courtes » distances, permettant pour le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) d'entretenir un Hinterland proche desservi par les modes massifiés.

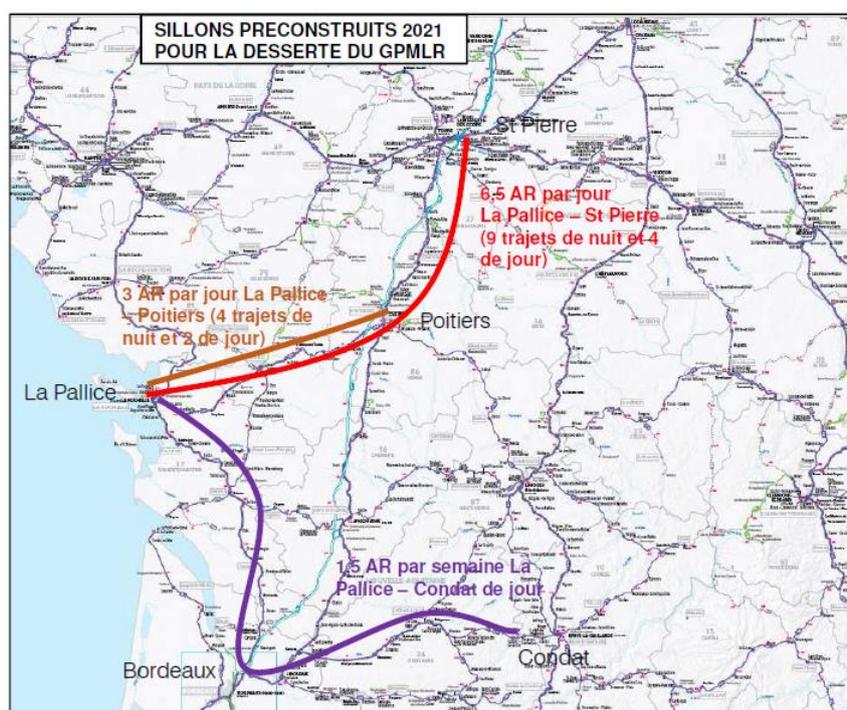


Figure 8 : Sillons préconstruits en 2021 pour la desserte du port de La Rochelle. Eléments formalisés par le CEREMA en 2021 dans le cadre d'un support de restitution dédié.

Opérateur ferroviaire	2019	2020
FRET SNCF	57 %	58 %
OUEST RAIL	38 %	35 %
EUROPORTE	3,5 %	5 %
ETF	1,5 %	2 %

Figure 9 : Opérateurs ferroviaires desservant le port de La Rochelle. Eléments formalisés par le CEREMA en 2021 dans le cadre d'un support de restitution dédié.

**En 2025, le flux ferroviaire de papier La Rochelle Pallice – Condat n'existe plus.**

## → Conclusion

Le « boom » ferroviaire est survenu par le service offert (OFP), qui a bénéficié à l'expansion du port sur le trafic de céréales ainsi qu'à l'ensemble des transporteurs ferroviaires situés sur le port.

L'infrastructure n'est pas un problème selon le GPMLR, qui pointe plutôt **l'absence d'offre** (notamment pour des chargeurs engageant quantitativement moins de fret que les céréaliers).

Le port a su impulser une nouvelle offre ferroviaire : désormais le GPMLR estime que son rôle est de soutenir les initiatives et d'assurer une infrastructure de qualité : amélioration et digitalisation de la maintenance et de l'exploitation, objectif « 0 Limitation Temporaire de Vitesse » sur le RFP, construction de nouveaux process de logistique ferroviaire (double rame, wagon d'engrais avec les wagons de céréales vides, etc.).<sup>10</sup>

### 3.1.1.2 Le Grand Port Maritime de Bordeaux

#### → Les trafics du port

Plusieurs éléments peuvent être mis en exergue :

- **La baisse des trafics d'hydrocarbure à anticiper**

Le port de Bordeaux, au même titre que les autres Grands Ports Maritimes français, réceptionne des **quantités importantes d'hydrocarbures** qui, aujourd'hui permettent l'approvisionnement des particuliers et professionnels du grand Sud-Ouest de la France, avec environ **3,5 millions de tonnes de produits par an**.

Ces flux connaissent une diminution d'environ 5% par an, ce qui s'explique par l'évolution de la réglementation et par les mutations du parc automobile en circulation. Le **fuel domestique** voit ses volumes **diminuer de 8% entre 2023 et 2024 (pour un trafic de 156 000 tonnes en 2024)**. Le **gazole** diminue (**-6% en 2023, pour un trafic de 2,4 millions de tonnes**) au profit de l'essence. Quant au brut exporté, celui-ci baisse régulièrement et significativement (250 000 tonnes par an actuellement). Parallèlement, les volumes de biocarburants enregistrent une hausse, atteignant 500 000 tonnes annuelles. L'import de biomolécules (EMHV, HVO, éthanol biosourcé) permettent de combler ces diminutions en se substituant aux énergies fossiles, avec un flux en augmentation de 10% par an (et 250 000 tonnes importées en 2023).

---

<sup>10</sup> Entretiens avec des représentants du Grand Port Maritime de La Rochelle, 1<sup>er</sup> semestre 2021 et 1<sup>er</sup> semestre 2024.

De manière générale, les infrastructures logistiques présentes sur le port et la taille des opérateurs permettent de contenir la baisse de ces flux en élargissant l'Hinterland.

Au total ce sont **entre 15 et 20% des trafics** qui sont **consommés par l'industrie locale** (Michelin avec le caoutchouc de synthèse, Foresa pour la production de colle et le stockage de méthanol, Nouryon pour l'agent blanchissant, Saipol pour les oléagineux...). Cette partie des flux ne peut donc pas constituer un potentiel de report modal.

Pour autant, la plateforme portuaire bordelaise table sur un flux d'hydrocarbures passant par un trafic ferroviaire à hauteur de 120 000 tonnes en 2024, qu'elle ambitionne de porter à 250 000 tonnes annuelles dans les prochaines années. Dans ce cadre, elle dispose d'infrastructures importantes : 3 dépôts pétroliers, et un pipeline maillé sur l'ensemble de la zone industrialo-portuaire.

- **Les flux de céréales**

Les céréales exportées par le port de Bordeaux proviennent du quart sud-ouest français. La Rochelle représente une concurrence plutôt centrée sur le blé, tandis que les ports de Bordeaux et Bayonne sont plutôt tournés vers le maïs. La **raréfaction de la ressource en eau conduit à une baisse des volumes produits et des trafics qui se réduisent**. La production est en priorité fléchée vers la consommation locale.

- **La chimie en hausse**

La chimie est dans une dynamique positive, avec 400 000 tonnes par an, dont environ 100 000 tonnes par an traitées par le train à l'origine ou à destination du port. Considéré au niveau national comme un site stratégique majeur, les installations chimiques de la Presqu'Île d'Ambès engendrent un **trafic prépondérant pour le GPM de Bordeaux**. Ces flux sont majoritairement utilisateurs des modes maritime et ferroviaire, avec par exemple les chargeurs Yara, Nouryon et Michelin qui font transporter 100 000 tonnes de marchandises par an par le rail. De plus, une partie du flux utilise le *pipe*, moyen d'acheminement jugé particulièrement sûr et efficace.

- **Les conteneurs**

Seul port à conteneurs de la côte Aquitaine, le Grand Port Maritime de Bordeaux traite aujourd'hui 25 000 Équivalents Vingt-Pieds (EVP), sur une capacité totale de traitement (à la suite des grands travaux de Bassens) portée de 50 000 à 90 000 EVP par an. Un terminal intermodal est à l'étude pour faire du port un **hub régional** pour le sud-ouest, notamment pour les lignes de *feeder* raccordées à des hubs primaires (Le Havre ou des ports du sud).

- **Les trafics « d'avenir »**

Les matériaux de construction et de déconstruction, notamment en « seconde vie » (broyage, ferraille, verre pilé, etc.) sont considérés comme ayant un fort potentiel. La stratégie du port consiste à **anticiper la baisse des flux d'hydrocarbures**, qui a très peu de chances de s'inverser, et à la **substituer avec des trafics circulaires décarbonés**, notamment les trafics issus des matériaux de construction et déconstruction. A ce titre, l'Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux (UNICEM) identifie un potentiel de développement multimodal dans le domaine des granulats pour le Grand Port Maritime de Bordeaux. Un site existe en effet au bord de la Gironde, à Blanquefort-Grattequina.

En 2024, un transport par train est lancé, pour environ 100 à 150 000 tonnes d'hydrocarbures en post-acheminement, avec des perspectives de doublement des volumes d'ici 2 ans (développement de l'Hinterland).

**La stratégie du GPM de Bordeaux en faveur du report modal des flux appuyés sur la réindustrialisation :**

A court terme, en s'inscrivant dans la démarche Ecologie Industrielle et Territoriale visant à réduire les échanges routiers, il s'agit de faciliter les nouvelles implantations industrielles décarbonées en proposant des sites « clé en main ». A moyen terme, cette stratégie consiste à accélérer les projets industriels décarbonés d'envergure nationale, en associant des industriels de la Zone Industriale-Portuaire dans des démarches de labellisation telles que ZIBAC (Zones Industrielles Bas Carbone) ou Territoires d'Industrie. A long terme, il s'agit de soutenir l'incubation de jeunes pousses industrielles comme Bordeaux Technoport ou Innogaronne

**Des actions en faveur de l'amélioration des infrastructures multimodales et numériques :** le Grand Port investit dans ses infrastructures ferroviaires (Bassens Appontement et Bassens Amont) et participe à des groupes de travail pour la relance du transport fluvial. Il développe également des systèmes d'information numériques permettant d'intégrer la gestion de flux intermodaux (par exemple la suite logiciel VIGIEsip, candidature pour l'appel à projets CORIFER2).

**Des actions en faveur du développement de nouveaux services :** le Grand Port travaille à l'adaptation de fonctions et équipements supports pour se préparer à l'émergence des flux « post-fossiles », comme ses capacités de stockage (hangars, étude sur le stockage de liquides avec ses partenaires ZIBAC, nouveaux services de levage, nouvelle zone logistique servant d'interface entre le terminal à conteneurs et la desserte urbaine).<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Contribution du service développement industriel et logistique du GPM de Bordeaux, juillet 2024.

## → Les trafics ferroviaires sur le port de Bordeaux

A la date de l'enquête, les trafics relevés étaient les suivants :

- 1 train par jour sur le bec d'Ambès, avec du gaz à l'import et de l'engrais transformé à l'export (200 000 tonnes par an)
- 1 train par jour sur le site de Bassens
- 40 000 tonnes de quartz par an
- Des flux laitiers : 60 000 tonnes par an au départ de Bassens, à la suite des travaux réalisés sur les voies ferrées portuaires
- 4 000 tonnes de bois mensuelles

Cela représente au total 350 000 tonnes de marchandises par an en 2021. Aucun trafic céréalier par mode ferroviaire n'était à noter sur le port.

## → Quelle approche sur les infrastructures ?

Le Grand Port Maritime de Bordeaux considère que le RFN s'est amélioré ces dernières années.

L'ensemble du réseau ferroviaire au Port ou en approche est à la charge de ce dernier depuis la fin des travaux réalisés.

Enfin, le GPMB note que le poste d'aiguillage n'est ouvert que le jour (5h30 - 20h), ce qui pose des problèmes d'accessibilité au RFP, inaccessible la nuit.<sup>12</sup>

### 3.1.1.3 Captrain

#### → L'activité de Captrain en France

Captrain est une société de transports de marchandises par mode ferroviaire. Ex-VFLI, actuelle filiale de SNCF, elle fait partie de Rail Logistics Europe, le pôle logistique du groupe SNCF.

A la date de l'entretien, Captrain a présenté un chiffre d'affaires de 170M€ avec plus de 1000 agents. En particulier, Captrain œuvre dans 3 activités :

---

<sup>12</sup> Entretien avec différents services du GPM de Bordeaux (action commerciale, exploitation ferroviaire, développement logistique et innovation) du 7 juin 2021.

- Manœuvres sur site industriel,
- Transport de marchandises,
- Marchés de travaux (constructions de nouvelles lignes, intervention sur l'existant, etc.).

### → Principes d'un plan de transport Captrain

Captrain a une méthode de production de train spécifique. La société ne travaille en effet que par **train entier**, avec la recherche d'une optimisation des matériels de production (très fort tonnage sur courte distance nécessaire pour optimiser les roulements, par exemple).

Captrain ne réalise ainsi pas de train mixte avec plusieurs chargeurs ou plusieurs clients. Sa stratégie est de **saturer les moyens avec un seul client** et ne travaille donc pas sur le secteur du lotissement. Les flux de Captrain sont donc au minimum de 50 000 tonnes (sur des distances importantes). Les dossiers sont plutôt aux alentours de 100-150 kt/an d'après l'interlocuteur interrogé.

Les machines de traction sont principalement des 27000 et des Euro4000 (6 essieux), utilisées en fonction du tonnage du convoi et du profil de la ligne. Captrain dispose d'une Eurodual hybride électrique thermique (nouveau). Son parc est constitué de 100 machines dont 50% en électrique et 50% en diesel. En revanche **Captrain** ne dispose pas de wagons en propre mais les loue.<sup>13</sup>

#### Le marché en Nouvelle Aquitaine

Captrain produit peu de trafics dans le quart Sud-ouest. Il est cité un trafic pour Facture Biganos (transport de bois) réalisé depuis les Vosges avec les bois « malades ». Il s'agit donc d'un marché d'opportunité à la suite de tempêtes. Captrain réalise également des trains de granulats sur la région Bordeaux-Bassens (enrobé, béton) depuis Thouars. Le **marché du BTP est relevé comme très dynamique sur ce secteur**.

Enfin, Captrain réalise une activité de transport combiné sur le site de Mouguerre, avec 1 train par jour depuis Lille, pour le compte de Novatrans. Les autres circulations sont formées de trafics traversants à destination ou origine de l'Espagne.

### 3.1.1.4 Fret SNCF

#### → La gestion capacitaire – Principes d'organisation

Fret SNCF propose un plan de transport reposant sur la **gestion capacitaire**, c'est-à-dire la recherche de fréquence plutôt qu'une saturation des moyens ; la logique consiste donc de se concentrer sur

<sup>13</sup> Entretien avec un représentant de Captrain du 12 mai 2021.

l'exploitation par des axes structurants et la mutualisation des moyens de production plutôt que par une logique de spécification par clients.

- La Nouvelle-Aquitaine est jugée plutôt bien connectée, tant vers le nord de la France (par Nantes) que vers Marseille (Narbonne – Miramas).
- Quelques trains dédiés existent dans la région, notamment 1 train par jour entre Thiviers et Bordeaux. Les céréales sont mixées entre GC (grande capacité) et trains dédiés. 80 000 wagons chargés sortent ou rentrent sur la région Nouvelle Aquitaine par Fret.

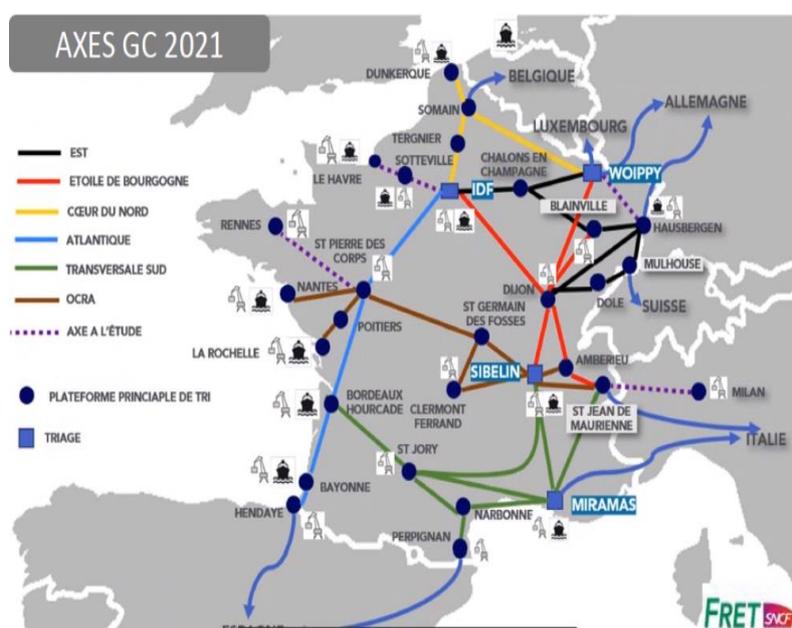


Figure 10 : Carte des axes de gestion capacitaire Fret SNCF. Eléments formalisés par le Cerema en 2021 dans le cadre d'un support de restitution dédié. Source : Fret SNCF)

### → Le trafic « opportuniste » du bois

Le **bois** est une filière prépondérante sur la région Nouvelle Aquitaine. A cause de la tempête de 2007, il existe un déficit local persistant. Certains bois malades de l'est de la France viennent sur le marché néo-aquitain, notamment par mode ferroviaire (voir plus haut).

Cette situation n'a pas vocation à perdurer : la ressource en bois malade finira par s'éteindre, le bois issu des replantations après 2007 arrivera lui à maturité. Une analyse spécifique de cette filière sera réalisée dans la partie à suivre.

### → La grande distribution : absente des réflexions ferroviaires

Aucune installation ni aucun trafic n'ont été détectés concernant la grande distribution sur la Nouvelle-Aquitaine par Fret SNCF. Certains trafics existent mais ne concernent pas directement la grande

distribution (production de bouteilles). Les centrales d'achat qui ont pu être embranchées par le passé (SCACHAP à Ruffec, en Charentes, Scalandes à Mont-de-Marsan dans les Landes, ou System-U à Langon, en Gironde) ne sont plus utilisées, voire fermées depuis de nombreuses années. Pourtant, ces opportunités permettraient d'opérer un trafic d'import susceptible d'équilibrer les exports régionaux et de rentabiliser les coûts de transport associés, en évitant le retour à vide.

Aucune infrastructure de cross-docking n'existe sur la région. D'après Fret SNCF, les grands groupes de l'agroalimentaire cherchent de telles installations (Nestlé Water, Carlsberg, Danone, etc.). Des exemples d'infrastructure de ce type existent en France pour la grande distribution (Compiègne, Avignon, ...) et pourraient être autant de sources d'inspiration.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Entretien avec un représentant de Fret SNCF, 1<sup>er</sup> semestre 2021.

### 3.1.1.5 Naviland Cargo

Naviland Cargo est un opérateur français de transport combiné faisant partie de Rail Logistics Europe. Elle se définit comme une entreprise « de bout en bout », assurant la gestion des locomotives, des wagons et de la traction, ainsi que les pré- et postacheminement à l'aide d'un parc routier propre sur la base d'un conventionnement. Naviland Cargo a connu un fort développement ces 5 dernières années et réalise environ 70 000 manutentions par an sur le secteur. Ses clients sont des transitaires et des compagnies maritimes.

Naviland Cargo ne réalise pas de contrat commercial. Ses trains sont donc accessibles par le principe du « premier arrivé, premier servi ».

En termes de trafics, sur le quart sud-ouest du pays, Naviland Cargo réalise **6 trains entre Bordeaux et Paris** et **5 trains entre Bordeaux et Toulouse par semaine**.

Sur le RFN, l'entreprise estime que les travaux sont de mieux en mieux planifiés et rentrent moins en interférence avec les circulations fret.

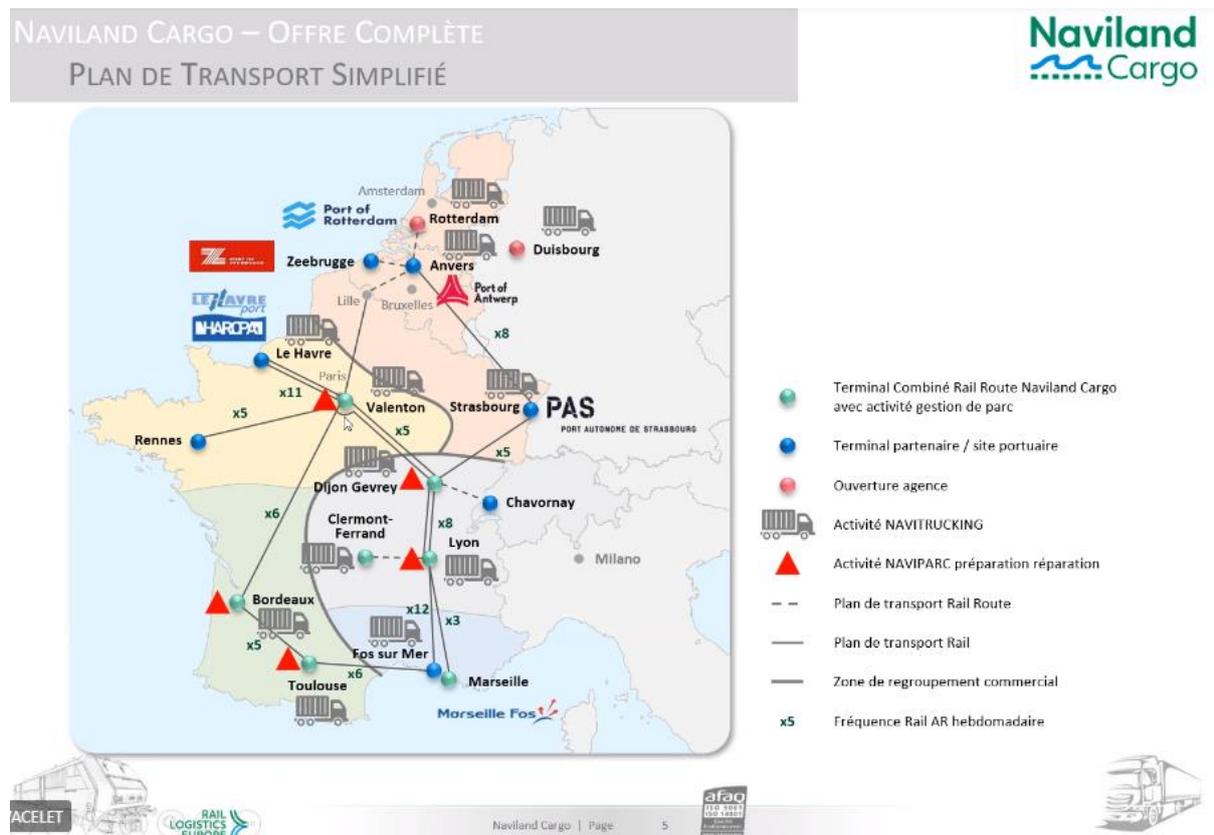


Figure 11 : Plan de transport simplifié Naviland Cargo. Eléments formalisés par le CEREMA en 2021 dans le cadre d'un support de restitution dédié (source Naviland Cargo)

### 3.1.1.6 SNCF Réseau – Triage d'Hourcade

Le triage d'Hourcade est un chantier de triage historique exploité par SNCF Réseau. Les bosses de triage sont inutilisables, seul le triage à plat est désormais possible pour des raisons de coûts et de baisses de volume de l'utilisation de la bosse.

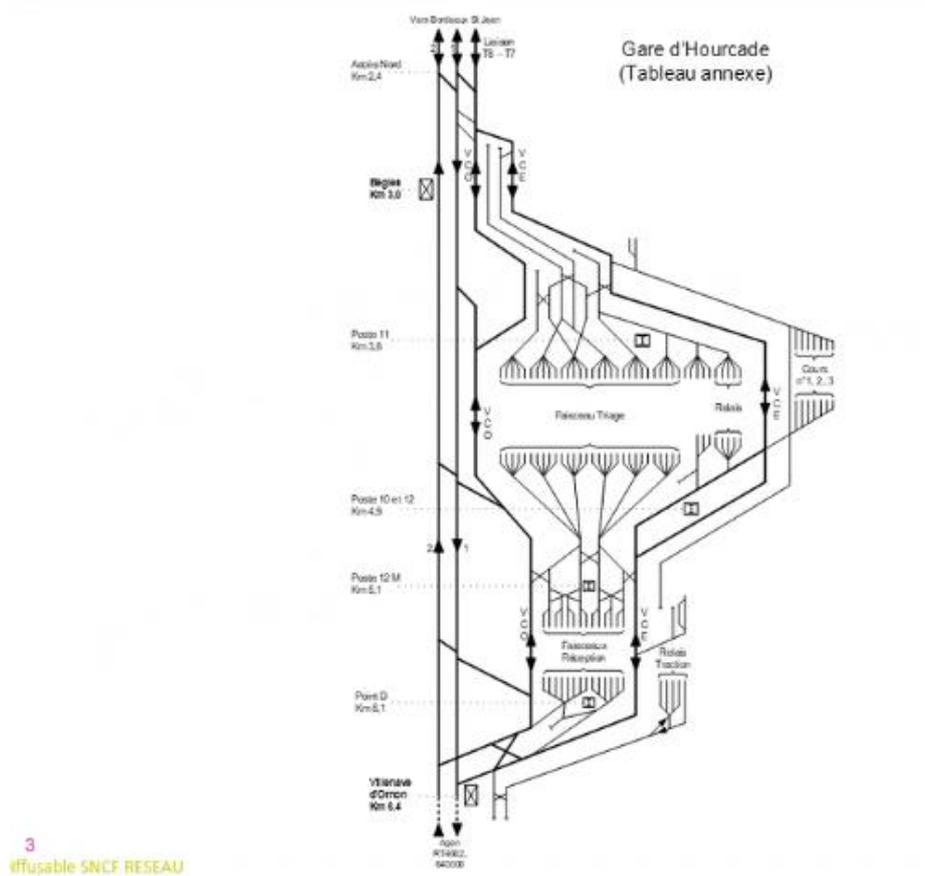


Figure 12 : Plan de voies de la gare de triage de Bordeaux-Hourcade. Eléments formalisés par le CEREMA en 2021 dans le cadre d'un support de restitution dédié. Source : SNCF Réseau.

Une partie du site sert de chantier de débord (transport de vrac avec dépotage et repotage) pour la sidérurgie et les produits de carrières. Cela renvoie au problème d'indisponibilité de voie de débord et de demande importante et persistante de cours de marchandises dans la région par les acteurs.

- **Un chantier de transport combiné est exploité par Naviland Cargo.**

Les postes sont ouverts en 3x8 heures. De nombreuses aiguilles sont manœuvrables à pied d'œuvre, notamment pour le transport combiné.

On compte 45 trains par jour à la gare d'Hourcade, tous trafics ferroviaires confondus :

- Combiné (Fos - Bordeaux, axe Nord - Sud),
- Hydrocarbures (6 trains par jour)
- Relais mécaniciens et machines (environ 10 trains par jour)
- Trains-infrastructure (2 trains par jour)
- Garage pour trains de voyageurs (la nuit)

Au moment de l'entretien, les opérateurs se répartissaient le triage comme ci-dessous, toutes les voies ne se valant pas en termes qualitatifs (électrification, etc.).

EF	TRIAGE	% capacité
ECR	1 voie	2%
CAPTRAIN /VFLI	2 voies	4%
FRET SNCF	14 voies	30%
ETMF/ESIFER	1 voies	2%
INFRARAIL	15 voies	31%
INFRALOG INFRAPOLE	2 voies 3 voies	10,5%
Interdite à la circulation au 01/04/21	6 voies	12,5%
Non attribuée	4 voies	8%

Figure 13 : Répartition des opérateurs ferroviaires sur les voies de la gare de triage d'Hourcade. Eléments formalisés par le CEREMA en 2021 dans le cadre d'un support de restitution dédié.

Le tri de wagons reste globalement faible, le triage recevant surtout des trains entiers. Il n'y a pas de volonté d'automatiser davantage les aiguilles car elles ne sont pas utilisées avec autant d'intensité que si le chantier accueillait encore des trafics à trier. Cependant le chantier arrive quasiment à saturation avec les trafics actuels de déport et de combiné.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Entretien avec SNCF Réseau portant sur le triage d'Hourcade du 20 juillet 2021.

### 3.1.1.7 Niort Terminal

Niort Terminal est le regroupement de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) des Deux-Sèvres, de la communauté d'agglomération du Niortais et de la communauté de communes du Haut Val de Sèvre sous la forme d'une société d'économie mixte. Niort Terminal gère ainsi **3 embranchements différents**, 2 ITE (la Crèche et la Prahecq) et une plateforme multimodale rail-route (Saint-Florent). En 2024, la plateforme multimodale est en vente après 6 ans de mise en sommeil.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Chamereau Gabin. « Transport rail-route : la plateforme multimodale Niort Terminal prête à changer de mains ». Ouest France, 8 avril 2024. URL : <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/train/transport-rail-route-la-plateforme-multimodale-niort-terminal-prete-a-changer-de-mains-0749de82-f4be-11ee-bdbb-f65f6729e3c1>

## → ITE de la Crèche

L'ITE de la Crèche est occupée par du transport de vrac céréales et de marchandises diverses (e.g. acier venant de Dunkerque). Les bobines d'acier acheminées au groupe Prévost pour les portes « Casen » représentent 1 train par mois. Les céréales totalisent 30 – 50 trains par an de façon saisonnière. La récolte est locale, livrée par camion et destinée en train à Bordeaux, La Rochelle ou encore Rouen.

### SITE DE LA CRÈCHE



#### Equipements et prestations

- 2450 ml de voies ferrées
- ITE électrifiée
- Plateforme de débord de 6000 m<sup>2</sup>
- Service de manoeuvres ferroviaires
- Extension ferroviaire prévue (pour desserte ferrée Z.A. Champs Albert)

#### Trafics actuels

- Céréales : poste de

chargement sur l'ITE

- Engrais (multimode rail/route)
- Bobines d'acier (multimode rail/route)

#### Des terrains embranchés disponibles

- Surface totale : 6,2 ha
- Surface commercialisable : 50 ha
- Surface embranchable : 15,6 ha

Figure 14 : Description du site de La Crèche. Source : Niort Terminal

## → ITE de la Prahecq

Cette ITE dessert une usine de mise en bouteille, notamment de vin, appartenant au groupe ITM. Une rame de wagons citernes de vin arrive chaque semaine sur l'ITE en provenance de Trèbes (Aude). Elle est tractée par un locotracteur dans l'entrepôt.

### SITE DE PRAHECQ



#### Equipements et prestations

- 2000 ml de voies ferrées
- Cour ferroviaire de 3000 m<sup>2</sup>
- Mise en place d'un service de manoeuvres ferroviaires
- 2 sous-embranchements, pour les entreprises FDL et Kuehne Nagel (base Système U)
- Service de manoeuvres ferroviaires
- Présence d'un pont bascule

#### Trafics actuels

- Liquides vrac (site client embranché)

#### Des terrains embranchés disponibles

- Surface totale : 34 ha
- Surface commercialisable : 1 ha
- Extension future embranchable : 12,5 ha

Figure 15 : Description du site de La Prahecq. Source : Niort Terminal

## → Plateforme de Saint Florent

La plateforme de Saint Florent est un site dédié au transport multimodal (caisses mobiles et conteneurs maritimes). Elle est équipée de 2 quais de manutention (500 m chacun) et d'une voie de support. Le site est inutilisé depuis 2018 en raison, d'après Niort Terminal, de plusieurs motifs : notamment les mouvements sociaux, ou encore la baisse des trafics...

## → Projets en cours / réflexions

Niort Terminal fait état de plusieurs projets en cours de réalisation ou de réflexions (à la date de l'enquête) :

- Niort – Fos avec T3M (ce dernier est en recherche soit de soutiens financiers annexes, soit d'un partenaire supplémentaire). Niort Terminal prospecte par exemple du côté des exportateurs de Cognac afin de leur éviter de passer par Bordeaux.
- Un projet avec Bayonne : un producteur de panneaux de bois souhaite s'approvisionner depuis le Grand Est et distribuer sa production sur le quart nord-ouest de la France. Niort Terminal estime qu'il est possible de réaliser 5 rotations de caisses mobiles par semaine avec une base de relais traction à Tours pour le personnel arrivant de l'Est.
- Niort Terminal projette aussi de travailler avec un producteur de ciment bas carbone situé dans le sud de la Vendée et qui réalise 65% de sa distribution en région parisienne. Il est envisagé de réaliser 3 trains par semaine vers Gennevilliers avec retour à vide. Le principal écueil réside dans le fait que les caisses mobiles sont spécifiques et onéreuses. Par conséquent, le producteur hésite à transférer sa production en Île-de-France pour s'affranchir des problèmes en question.

Durant l'entretien, Niort Terminal a soulevé en outre deux difficultés liées à son activité :

- Problème de desserte de la région, notamment dû au fait que le tronçon au nord de Poitiers ne soit pas éligible au P400, ce qui limite la pratique du mode combiné.
- Problème local : électrification sur 700m pour accéder à la plateforme de Niort. SNCF Réseau demande 2M€ à Niort puisqu'il demeure le seul usager de ce tronçon.<sup>17</sup>

### 3.1.1.8 Centre Européen du Fret à Mouguerre

Ce site ferroviaire situé à Mouguerre regroupe plusieurs exploitants ferroviaires (Novatrans, Eurorail, Ambrogio, et prochainement Brittany Ferries).

Actuellement, le CEF Mouguerre totalise 1,5M€ de chiffre d'affaires pour 4 trains par jour et 50 000 Unités de Transport Intermodal (UTI) traitées par an.

---

<sup>17</sup> Entretien avec un représentant de la CCI des Deux-Sèvres au sujet de Niort Terminal, 5 juillet 2021.

L'objectif du CEF Mouguerre est d'atteindre 10 trains par jour et 115 000 UTI traitées par an avec un chiffre d'affaires de 12M€, à l'horizon 2030. Pour ce faire, le CEF Mouguerre prévoit d'allonger ses voies et d'adapter son infrastructure au fonctionnement de l'autoroute ferroviaire.

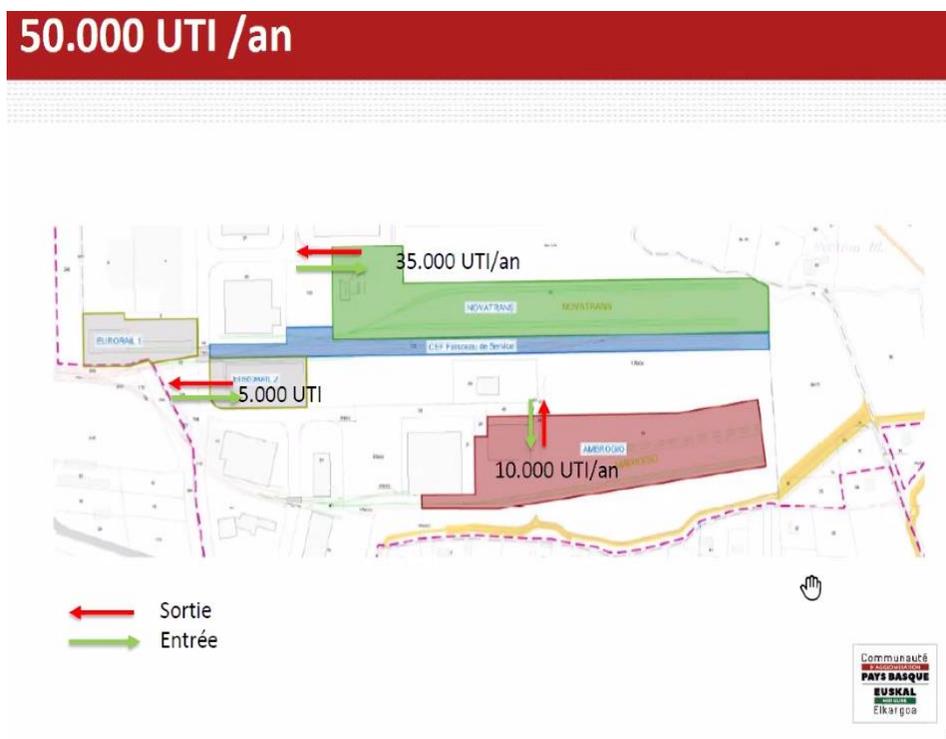


Figure 16 : Répartition des trafics combinés sur le CEF de Mouguerre, Source Communauté d'Agglomération Pays basque

Plusieurs opérateurs réalisent des trains sur le site de Mouguerre :

- Ambrogio : transport combiné avec des trains de 400m (contrainte par le tunnel du Fréjus pour les trafics vers l'Italie)
- Novatrans : transport combiné avec des trains de 400m (parfois davantage)
- Eurorail : fret conventionnel avec des bobines de papier et d'acier. Ce sont des petits convois de quelques wagons
- Brittany Ferries : futur opérateur de l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre dont la mise en route est programmée en 2025. La proximité de l'échangeur entre A63 et A64 a un été un avantage pour l'opérateur.

Il s'agit donc généralement de trafics transnationaux, comme le met en évidence la cartographie des liaisons opérées par exemple par Novatrans.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Entretien avec le Centre Européen du Fret de Mouguerre, 19 juillet 2021.



Figure 17 : Connexions ferroviaires existantes assurées par Novatrans, site web de l'entreprise

### 3.1.1.9 Les maisons de Cognac

Lors de la série d'entretiens, plusieurs maisons de Cognac ont aussi été rencontrées simultanément (5) dans une réunion partagée. Bien que le panel d'interlocuteurs constitué initialement prévoyait prioritairement la rencontre des opérateurs et gestionnaires de site ou d'équipements, le comité de suivi de la présente mission a préconisé que Les Maisons de Cognac, en tant que donneurs d'ordre, puissent aussi être mobilisées pour faire part de leurs besoins et enjeux vis-à-vis du recours au ferroviaire.

Si de nombreuses informations étaient confidentielles (notamment dans le souci de secret des affaires vis-à-vis d'autres interlocuteurs), les participants ont partagé certaines analyses. Tout d'abord, le fait que les flux soient réalisés **essentiellement à l'export** (80/85% de la production) par Le Havre ou Fos, avec un conditionnement en bouteille.

Au total, les 5 maisons réunies réalisent un trafic autour de **4000 à 6000 UTI** par an, soit l'équivalent de 100 trains par an.

**Après certaines tentatives infructueuses, le trafic n'utilise actuellement pas le mode ferroviaire.**

En effet, il reste très difficile d'équilibrer les flux export et import, ce qui nécessite donc de payer le flux retour des caisses mobiles, rendant de ce fait difficile l'atteinte d'une certaine performance économique. Ainsi, le fait de payer le flux retour est l'une des causes majeures à l'arrêt de la plateforme de transport combiné de Cognac.

Aussi évoquées, les plateformes multimodales de Bordeaux et de Niort n'ont pas été jugées convaincantes par les 5 maisons : la première à cause de la configuration du site, la seconde en raison de son positionnement sur l'itinéraire recherché.

### 3.1.1.10 Bilan : les contraintes et les menaces

Les entretiens réalisés avec les acteurs pour appréhender les enjeux logistiques, comme pour identifier les perspectives de recours au rail, traduisent des contraintes ou des menaces d'une part ainsi que des opportunités d'autre part.

En la matière, les éléments apparaissant récurrents dans les discours sont les suivants :

#### → Contraintes et menaces locales

- Manque de cours de fret et de plateformes dédiées au stockage dans la région bordelaise ;
- Manque de trafics actuellement (effet de masse) ;
- Des plateformes à développer (Cognac, Niort) en équilibrant import et export ;
- Aucune infrastructure mutualisée pour la grande distribution ;
- Un modèle de transport de céréales en train de changer, pouvant être une menace sur ce fret ;
- Des ports internationaux (Le Havre, Marseille) aux logiciels peu compatibles avec la gestion des priorités ;
- Des sillons ferroviaires trop peu nombreux et trop peu fiables.

#### → Opportunités

- Des chargeurs qui se réintéressent au mode ferroviaire ;
- La pénurie de chauffeurs routiers longue distance ;
- Des ports nombreux sur le territoire, conscients et moteurs sur le recours au ferroviaire ;
- Des équipements existants nombreux avec des marges d'utilisation ;
- La proximité de l'Espagne faisant de la région un lieu stratégique pour les flux internationaux (ex : Autoroute ferroviaire vers Cherbourg).

La prochaine section entend compléter ce panorama de l'offre ferroviaire sur le territoire, en se concentrant plus spécifiquement sur les installations terminales embranchées (ITE).

## 3.2 Les installations terminales embranchées en Nouvelle-Aquitaine

### 3.2.1 Description de la base de données ITE3000 du Cerema

La **Base ITE3000** est une base de données réalisée par le CEREMA et recensant l'ensemble des installations terminales embranchées de France. Il s'agit d'une enquête ayant été réalisée sur plusieurs années, au fil des besoins du CEREMA. Elle est administrée par téléphone auprès des chargeurs.

La définition d'installation terminale embranchée au sein de cette base diffère de celle de SNCF Réseau. En effet, il s'agit de **recenser l'ensemble des voies ferrées privées utilisées par un chargeur**. Cela peut conduire à des différences notables. Prenons l'exemple d'une collectivité territoriale ayant aménagé une ITE pour une zone d'activité sur laquelle se trouve 3 chargeurs :

- Au sens de SNCF Réseau, il n'existera qu'une seule ITE avec un seul conventionné : la collectivité territoriale en question ;
- Au sens du CEREMA, il existera 3 ITE : chaque embranchement entrant chez les chargeurs.

Sont également pris en compte dans la base ITE3000 les embranchements situés sur les réseaux secondaires comme ceux des Grands Ports Maritimes, bien qu'ils ne soient pas référencés par SNCF Réseau puisqu'ils ne sont pas embranchés sur son propre réseau.

Ces différences conduisent ainsi à un nombre plus important d'ITE recensées dans la base ITE3000 par rapport aux évaluations qui peuvent être faites par le Gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.

## → Date des données utilisées

L'enquête ayant été réalisée sur de nombreuses années, certaines régions disposent de données particulièrement anciennes. Les ITE en Nouvelle-Aquitaine ont été enquêtées, pour 60 % d'entre elles, à partir de 2019.

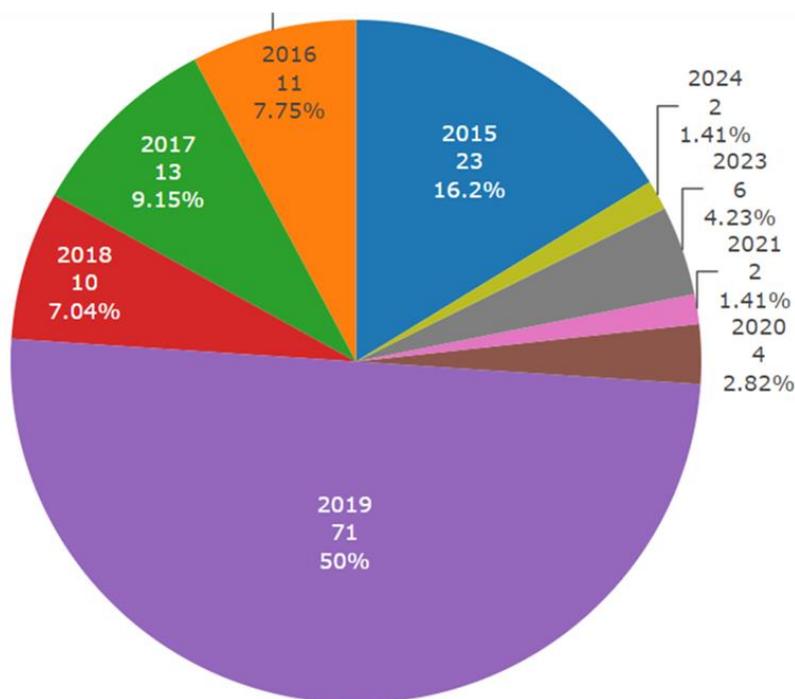


Figure 18 : Répartition des enquêtes par date de réalisation en Nouvelle Aquitaine. Source : CEREMA 2024

### 3.2.2 Description du réseau ferroviaire de la Nouvelle-Aquitaine

Selon SNCF Réseau, le réseau ferroviaire de la Nouvelle-Aquitaine compte **3410 km de lignes exploitées en 2023**. Tous les types de ligne sont représentés :

- Les Lignes Grande Vitesse, qui comptent 250 km ;
- Les lignes de desserte fine du territoire, pour 2127 km.
- Les lignes capillaires de fret pour 200 km ;

La répartition des types de ligne est relativement similaire aux chiffres agrégés au niveau national, les lignes mixtes sont légèrement surreprésentées en région Nouvelle-Aquitaine.

Si les lignes capillaires de fret représentent moins de 6% du linéaire du réseau ferroviaire de la région, 15% du total des ITE y est embranché. Si l'on ne prend en compte que les ITE accueillant effectivement des trafics, la part de ces installations embranchées sur les lignes réservées au fret monte à 20%. Leur préservation relève donc d'un enjeu stratégique.

### 3.2.3 État et utilisation des ITE en Nouvelle-Aquitaine

La Nouvelle-Aquitaine compte **142 installations terminales embranchées**. Parmi celles-ci, **75** sont actuellement utilisées pour du fret ferroviaire. Parmi les inutilisées, **30** sont en bon état voire neuves, **37** sont en mauvais état et réutilisables.

En Nouvelle-Aquitaine, les ITE utilisées se concentrent :

- Autour des ports (La Rochelle, Bordeaux et Bayonne),
- Sur la ligne Angoulême – Tours et les branches autour de Poitiers

En revanche, les départements de la Haute-Vienne, de la Creuse, de la Corrèze ou encore du Lot-et-Garonne sont très peu pourvus en ITE. Ces départements totalisent seulement 6 ITE utilisées et 22 inutilisées.

### 3.2.4 Tonnages par département

Le département qui compte le plus d'ITE est la Gironde avec 26 ITE. La Vienne compte le plus d'ITE utilisées, quand les Pyrénées-Atlantiques apparaissent en tête en termes de tonnages. Certains départements ont vu leurs installations désertées, en particulier le Lot-et-Garonne (10 ITE pour 1 seule utilisée), la Haute-Vienne (11 ITE, 2 utilisées) ou encore la Corrèze.

**Les ITE par départements**

<b>Libellé.département</b>	<b>Nombre ITE</b>	<b>Dont utilisée</b>	<b>Tonnage total</b>
Gironde	26	12	558500
Vienne	17	15	473400
Deux-Sèvres	16	9	1707000
Pyrénées-Atlantiques	16	13	3021300
Charente	11	6	219500
Haute-Vienne	11	2	9300
Landes	10	4	281200
Lot-et-Garonne	10	1	30000
Charente-Maritime	9	7	88000
Dordogne	6	3	550000
Corrèze	5	1	0
Creuse	5	2	155000

Figure 19 : Les ITE néo-aquitaines par département. Source : Base ITE3000, CEREMA

### 3.2.5 Les ITE par type d'activité

Les chargeurs utilisateurs du mode ferroviaire exercent dans des activités variées. La base ITE3000 fournit des informations à ce sujet.

**Les ITE par section d'activité**

<b>libelle_section</b>	<b>Nombre ITE</b>	<b>Dont utilisée</b>	<b>Tonnage total</b>
Industrie manufacturière	36	17	1002700
Commerce	32	17	473400
Transports et entreposage	31	18	3085600
NA	12	5	410000
Industries extractives	10	7	1884300
Administration publique	7	4	30000
Production ou distribution électricité/gaz	4	3	2700
Eau ou gestion des déchets	4	1	4500
Activités de services administratifs et de soutien	4	3	200000
Agriculture, sylviculture et pêche	1	0	0
Construction	1	0	0

Figure 20 : Les ITE néo-aquitaines par secteur d'activité. Source : Base ITE3000, CEREMA

Cette déclinaison par secteur donne de premières indications. Seulement, certaines d'entre elles sont difficiles à analyser car des activités fortement utilisatrices du ferroviaire comme les céréales peuvent se trouver dans « Commerce » ou dans « Transports et entreposage », de telle sorte qu'il est difficile de les répertorier dans le tableau ci-dessus. On constate cependant que les tonnages se concentrent dans un faible nombre d'activités, en particulier les industries extractives, celles manufacturières et celles liées aux céréales réparties dans les sections commerce et entreposage.

## → Les céréales

Les ITE céréalières sont au nombre de 22 : 12 utilisées et 10 inutilisées, pour un trafic total estimé (avec les limites abordées au début du document) à **364 000 tonnes**. Il s'agit d'Agralia (2 ITE), d'Euralis (1), de la Société agricole de Maïs (1), d'Areal (1), de la Coopérative agricole de la tricherie (1), d'Ocealia (4), de Terres du sud (5) et de Terrena (9). Les entreprises céréalières de la région se trouvent principalement sur l'étoile de Poitiers et à proximité d'Angoulême. Le sud de la région dispose de nombreuses ITE situées sur des lignes récemment fermées à la circulation, ce qui a probablement entraîné leur fermeture.



Figure 21 : Carte des ITE céréalières en Nouvelle-Aquitaine. Source : CEREMA 2024.

## → Les entreprises extractives

Les entreprises extractives embranchées sont au nombre de **9** dans la région Nouvelle-Aquitaine : 6 utilisent le mode ferroviaire (Carrières Roy, Imerys Ceramics, la carrière de Condat, la carrière de Luche, celle de Thiviers<sup>19</sup> et enfin celle de Kleber Moreau), 3 ne l'utilisent pas (Granulats de Charente Limousin, Imerys Refactory et la carrière de Thiviers). Comme il s'agit de carrières, leur répartition s'organise autour des lieux géologiques propices à cette activité, notamment à proximité de Thouars qui compte les plus grandes carrières de la région. Au total, les 6 carrières utilisatrices du ferroviaire produisent **1,875 Mt de trafics ferroviaires** à date de l'enquête. Elles expédient dans un rayon proche, c'est-à-dire généralement au sein même de la région ou vers une région limitrophe, ce qui est assez commun dans cette activité. Les trafics sont estimés stables ou à la hausse pour les années à venir pour l'ensemble des entreprises utilisant le fret ferroviaire. Pour autant, des défis sont à relever pour pérenniser le recours au transport ferroviaire dans cette filière : gestion des ruptures de charge au départ et à l'arrivée, disponibilités de plateformes de réception et d'ITE dans les régions voisines (voir paragraphe 4.3).

---

<sup>19</sup> Sur la commune de Saint-Seurin-sur-l'Isle.

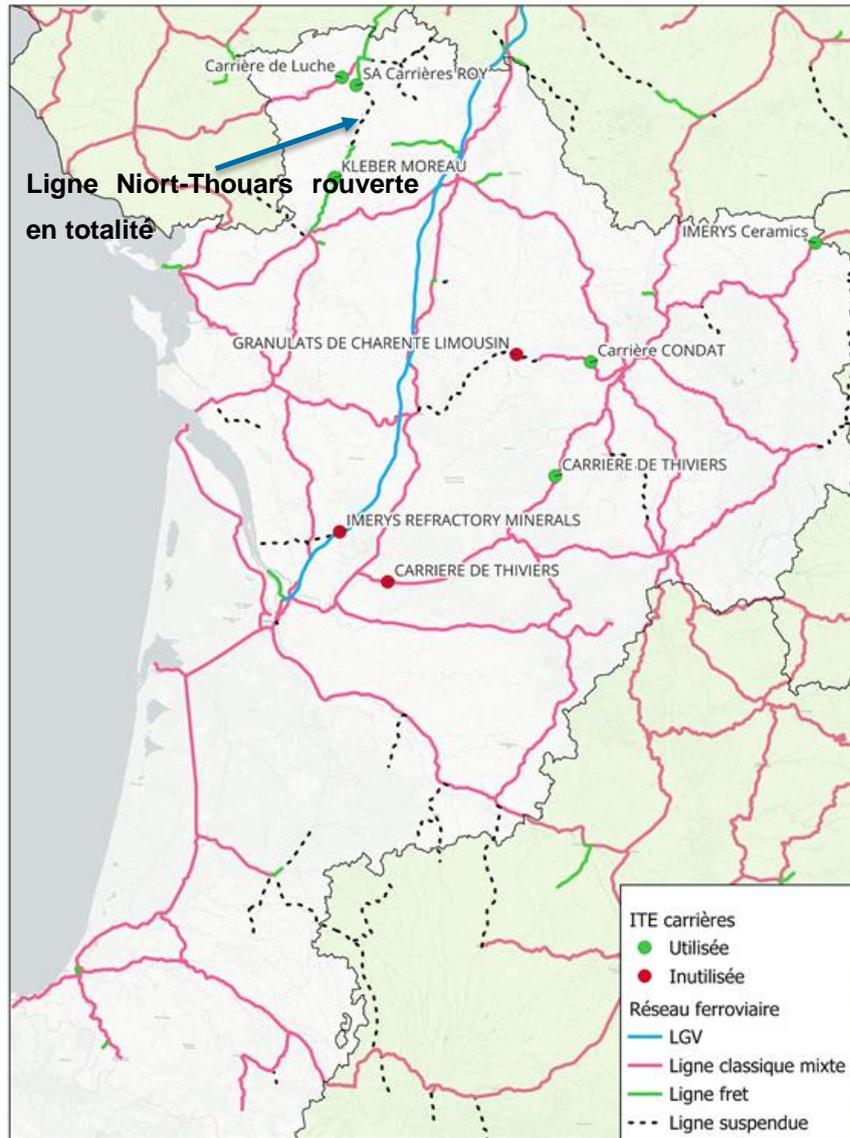


Figure 22 : Carte des ITE de l'industrie extractive en Nouvelle-Aquitaine. Source : CEREMA 2024.

Il convient de noter que la **remise en service** en décembre 2023 de la portion de ligne entre Parthenay et Saint-Varent a permis la **réouverture complète de la ligne Niort – Thouars**, et la remise en place d'un lien infrastructurel essentiel entre les productions de granulats du Thouarsais et le grand Sud-Ouest (cf. paragraphe 3.3.1 ci-après).

### 3.2.6 Focus locaux

- Zoom 1 : l'agglomération bordelaise

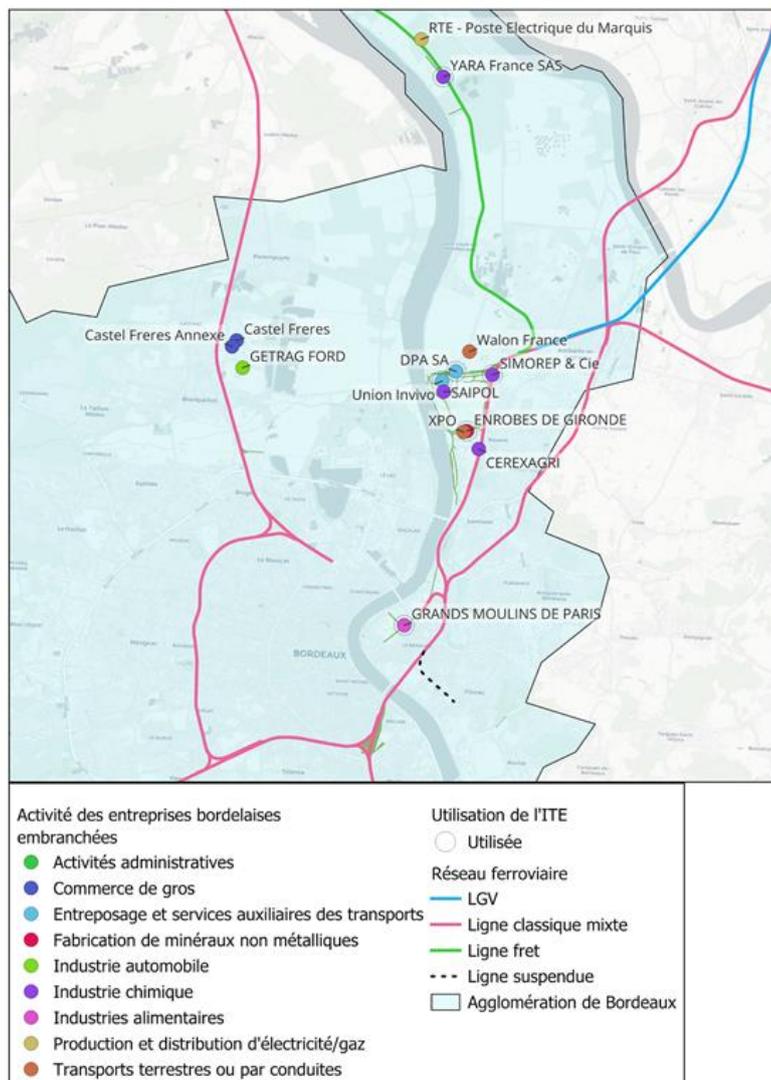


Figure 23 : Carte des ITE dans l'agglomération bordelaise. Source : CEREMA 2024.

L'agglomération bordelaise compte **16 ITE** : 8 sont utilisées, 2 sont inutilisées et en bon état, 6 sont inutilisées et en mauvais état.

Parmi les ITE utilisées :

- 6 entreprises embranchées du secteur industriel pour 500 000 tonnes :
  - 3 exerçant dans l'industrie chimique pour 183 kt,
  - 1 dans l'industrie alimentaire pour 52 kt,
  - 1 dans le secteur gazier pour 100 kt,
  - 1 dans la fabrication d'enrobés bitumineux pour 135 kt.
- 2 entreprises dans la transport et l'entreposage pour 92 kt, dont de l'entreposage de céréales

Au total, les trafics générés par l'agglomération bordelaise s'élèvent à **592 kt**. Les entreprises génératrices de trafic sont situées au sein du port de Bordeaux.

- **Zoom 2 : Le département de la Charente**

Le département de la Charente compte 11 ITE : 6 utilisées, 2 en bon état inutilisées, 3 en mauvais état inutilisées, pour un tonnage total de **220 kt** déclarées. La majorité des trafics est réalisée par le cimentier Lafarge, près d'Angoulême, les autres étant des céréaliers. Parmi les 6 entreprises embranchées réalisant du trafic, contactées en 2019, 5 estimaient que leurs trafics seraient stables dans les années à venir tandis que le 6ème ne se prononçait pas.

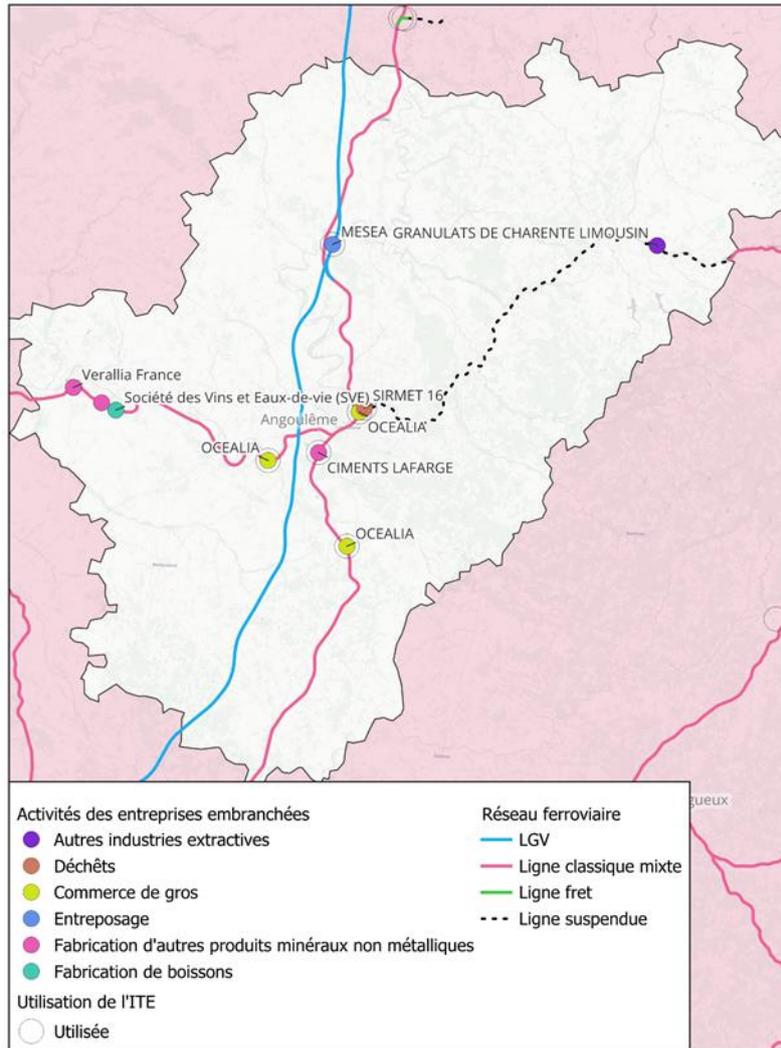


Figure 24 : Carte des ITE dans le département de la Charente. Source : CEREMA 2024

- **Zoom 3 : Le département de la Vienne**

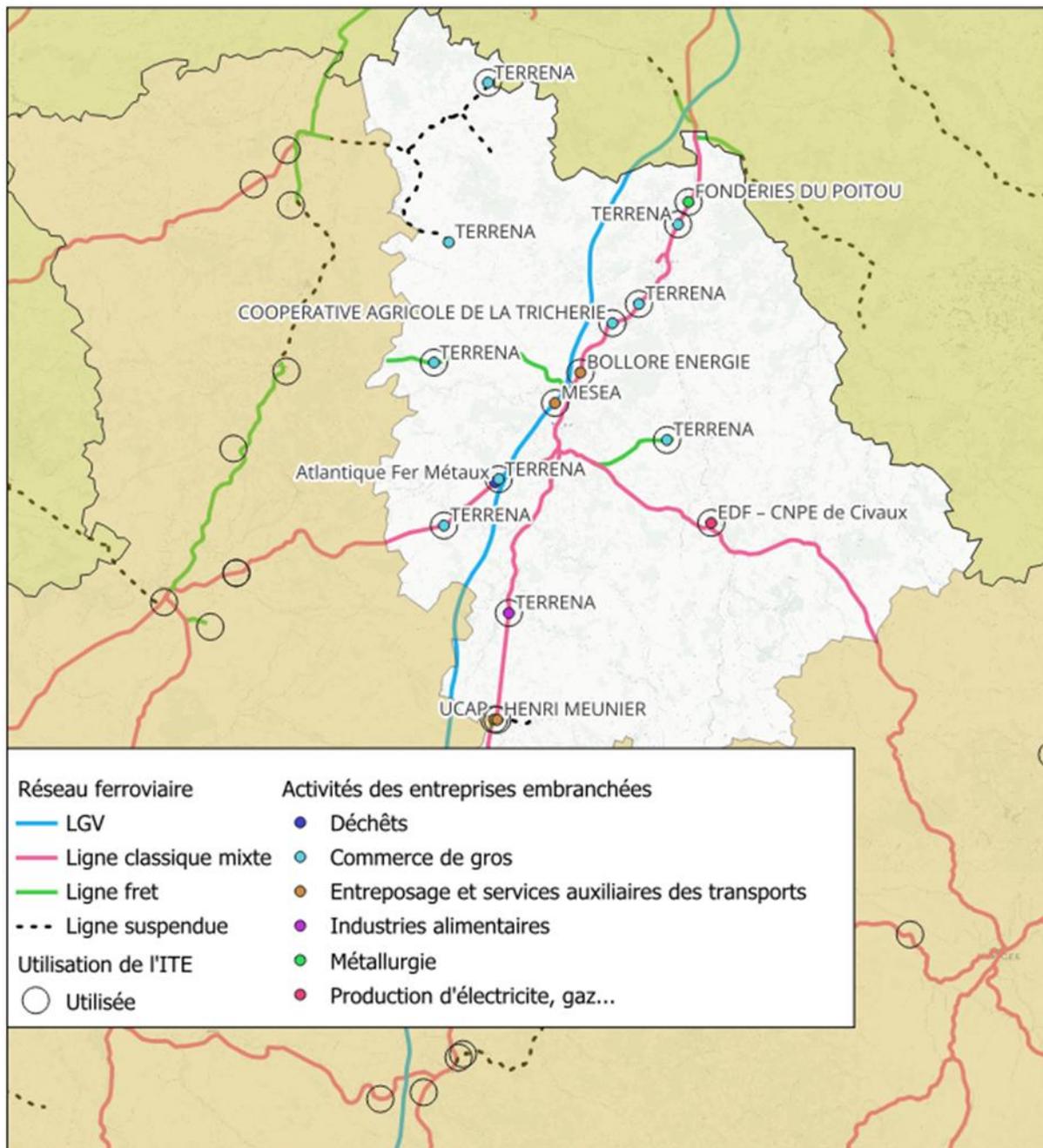


Figure 25 : Carte des ITE dans le département de la Vienne. Source : CEREMA 2024

Le département de la Vienne compte 17 ITE dont **15 utilisées** pour un total de **473 kt**. Le commerce de gros, en particulier de céréales, représente plus de la moitié de ces tonnages à la date de l'enquête, sûrement un peu moins désormais car le site de céréales de Beuxes est désormais embranché sur une ligne suspendue. La métallurgie suit, avec plus de 100 kt de tonnage ferroviaire annuel, puis les services de transport en dessous de 100 kt annuel. Le reste des tonnages provient des centrales nucléaires et

de l'industrie alimentaire. Seules 3 de ces ITE sont situées sur des lignes capillaires fret, pour une production ferroviaire de plus de 100 kt. Encore une fois, cela reflète l'importance des capillaires fret dans le maillage territorial pour le transport ferroviaire de marchandises.

- **Zoom 4 : ITE de Pyrénées-Atlantiques et de Bayonne**

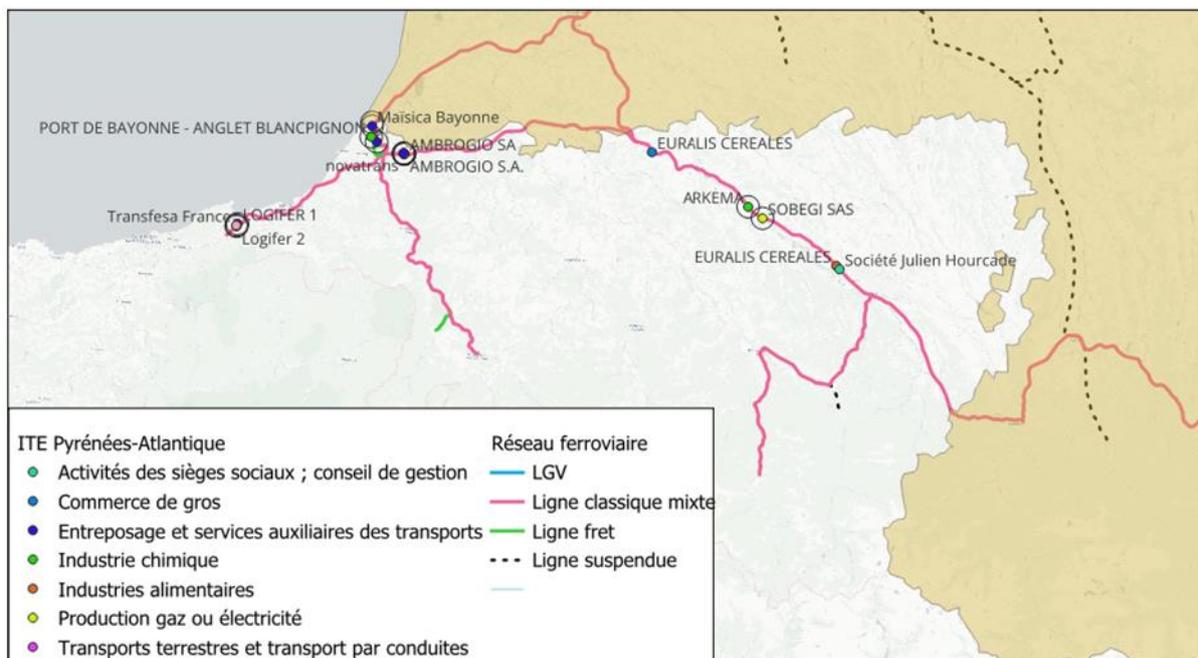


Figure 26 : Carte des ITE dans le département des Pyrénées-Atlantiques. Source : CEREMA 2024

Les ITE des Pyrénées Atlantique sont principalement concentrées autour de Bayonne et au long de la section de ligne Puyoô - Pau. Au total, il s'agit de **3 millions de tonnes** qui utilisent le transport ferroviaire sur ce département pour 13 ITE utilisées et 3 inutilisées. L'écrasante majorité des trafics est assuré en transport combiné par Novatrans puis dans une moindre mesure par Ambrogio sur le port de Bayonne. Les céréales jouent également un certain rôle dans ces tonnages avec l'entreprise Maïstica. La seule industrie utilisatrice du ferroviaire pour ses marchandises est Arkema pour un volume modeste inférieur à 10kt en lotissement à date de l'enquête.

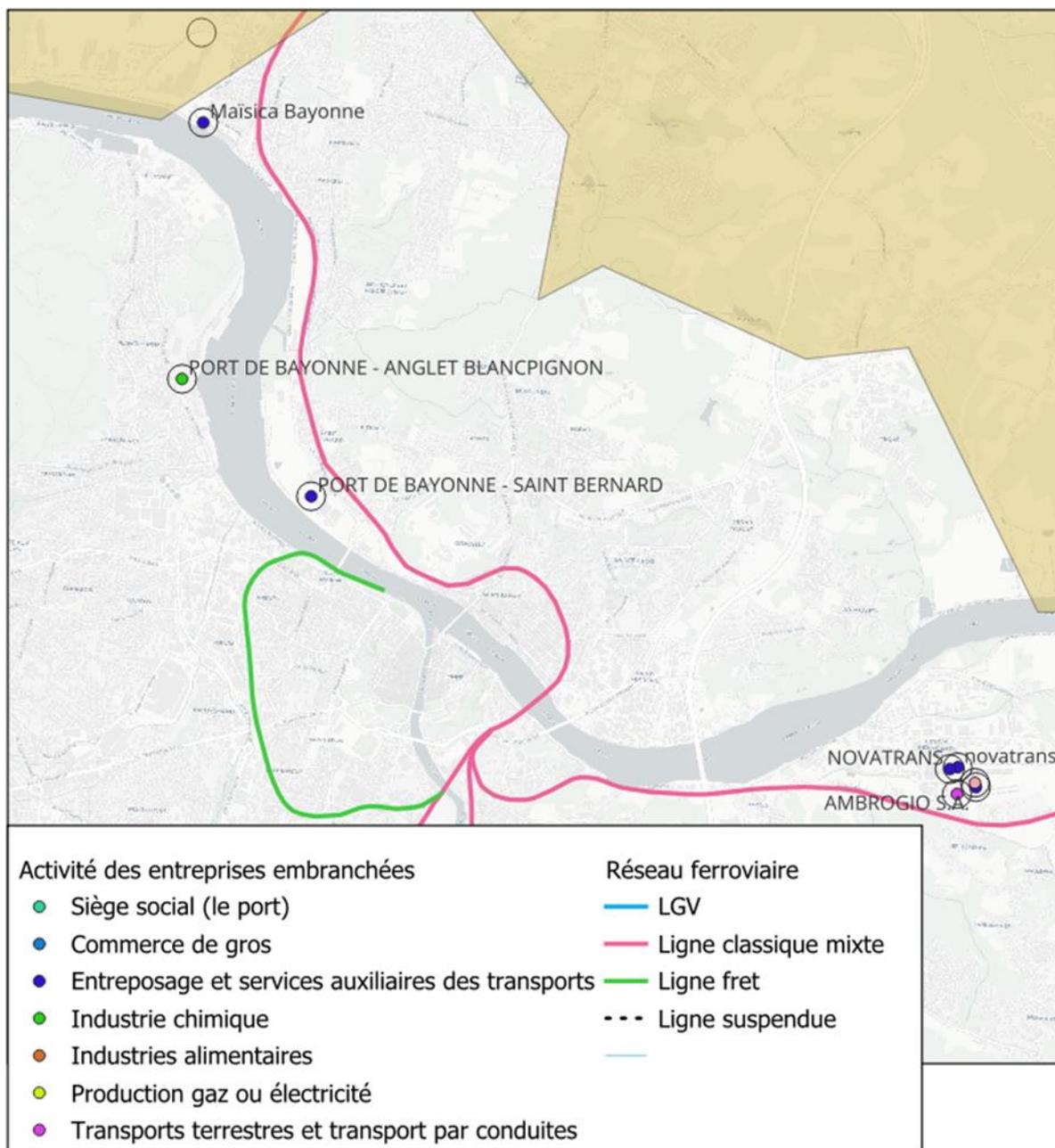


Figure 27 : Carte des ITE dans l'agglomération de Bayonne. Source : CEREMA 2024

### 3.3 Investissements publics en faveur du fret ferroviaire

L'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine mènent une **politique volontariste en faveur du report modal** en **finançant les travaux nécessaires à la sauvegarde et au développement du fret ferroviaire** dans un contexte complexe, avec un état du réseau ferroviaire très dégradé.

Pour répondre aux enjeux de la transition écologique, l'Etat a souhaité enclencher des politiques favorables au report modal vers le fret ferroviaire : élaboration d'une Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire<sup>20</sup>, investissements fléchés dans le cadre des travaux du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), possibilité donnée aux documents de planification territoriale (SCoT) d'intégrer des actions de soutien au développement des trafics multimodaux. Publiée en septembre 2021, la **Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (SNDFF)**<sup>21</sup> énonce des **objectifs** pour 2030 et 2050, et notamment celui de **doublage de sa part modale au niveau national d'ici 2030**<sup>22</sup>. Cette stratégie prévoit notamment la réalisation de deux schémas directeurs, l'un pour le transport combiné et l'autre pour le transport de remorques. Le schéma directeur du transport combiné a été publié en octobre 2024.

Parallèlement, l'année 2021 a vu la création autour de SNCF Réseau de la plateforme nationale fret, qui regroupe les principaux acteurs du transport de marchandises en vue d'apporter une réflexion nationale sur la circulation des trains de fret et de coordonner les longs parcours.<sup>23</sup>

Considérant le fret ferroviaire comme un élément fondamental pour une logistique moins émettrice, l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine apportent leur soutien aux lignes capillaires de fret et aux projets d'Installations Terminales Embranchées (ITE), permettant d'éviter ainsi la circulation de plusieurs dizaines de milliers de poids lourds sur les routes de Nouvelle-Aquitaine chaque année. En permettant des dessertes ferroviaires directes de sites d'activités économiques, de productions industrielles et agricoles, les ITE renforcent les performances logistiques, économiques et environnementales des

---

<sup>20</sup> Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, article 178.

<sup>21</sup> Ministère chargé des Transports. « Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire », 9 septembre 2021.

<sup>22</sup> Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, art. 131.

<sup>23</sup> SNCF Réseau. « SNCF Réseau et ses partenaires lancent une Plateforme Nationale Fret ». 24 août 2021, mis à jour le 25 juin 2024, consulté le 22 janvier 2025. URL : <https://www.sncf-reseau.com/fr/a/sncf-reseau-et-ses-partenaires-lancent-une-plateforme-nationale-fret>

entreprises et des industriels embranchés. De surcroît, les ITE sont les compléments indispensables des lignes capillaires fret qu'elles alimentent : 80% du trafic fret a pour origine ou destination une ITE.<sup>24</sup>

### 3.3.1 La ligne Niort-Thouars, ligne capillaire de fret stratégique

Fermée dans sa partie centrale depuis 2015, la ligne Niort-Thouars compte 87 km de voies, indispensables à l'activité de nombreuses entreprises et carrières, dont les sociétés Amaltis, Kleber Moreau et Roy. C'est une ligne de fret majeure, stratégique pour l'approvisionnement en granulats du Sud-Ouest, au **potentiel de trafics considérable**, plus d'**1,5 million de tonnes**. Dans une moindre mesure, la ligne est concernée par un potentiel de trafic d'engrais et fertilisants.

Les moyens financiers nécessaires pour la régénération des 87 km de la ligne Niort-Parthenay-Saint-Varent (26,6 M€) ont collectivement été mis en place avec un engagement majeur de la Région, qui a financé près de 46% du montant total. Cette ligne a bénéficié du **soutien unanime des collectivités locales, de l'Etat, des territoires et des industriels** :

- Réouverture en juin 2019 de Niort-Parthenay, section Sud
- Réouverture en décembre 2023 de Parthenay-Saint Varent (33 km), la ligne relie à nouveau Niort à Thouars

La réouverture de la ligne permet de proposer un itinéraire important pour les flux orientés Nord- Sud. Ainsi, elle permet de proposer un **maillon important dans un itinéraire alternatif à la ligne principale Tours-Bordeaux**. En parallèle, elle pourra aussi accueillir de nouveaux trafics<sup>25</sup>.

### 3.3.2 La ligne Lalouque-Tartas

La ligne de fret Lalouque-Tartas, propriété de la Région, a fait l'objet d'importants de travaux de régénération depuis décembre 2022. Ce projet répond aux **besoins des entreprises embranchées sur la ligne** (Papeterie RYAM, silos Maïsadour,). La reprise des circulations en 2024 permettra de **supprimer près de 8 000 poids lourds chaque année** (2 000 PL pour les matières dangereuses, 6

<sup>24</sup> Transports en Nouvelle-Aquitaine. « Fret ferroviaire : réouverture de la ligne Niort – Thouars ». *Actualités*, 29 novembre 2023, consulté le 11 juin 2024. URL : <https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/toute-lactualite-des-transports/fret-ferroviaire-reouverture-de-la-ligne-niort-thouars>

<sup>25</sup> Ibid.

000 PL pour les céréales). Le coût total du projet s'élève à 16,58M€ (75% région et 25% Etat) pour 12,6 km de voie ferrée, 2 ouvrages d'art, 22 passages à niveau et 44 ouvrages hydrauliques.<sup>26</sup>

### 3.3.3 Investissements sur d'autres lignes

Dans le cadre du plan de relance qui a suivi la pandémie, **4,7 milliards d'euros ont été fléchés au niveau national pour le soutien à l'infrastructure ferroviaire**. Cela permet de soutenir des projets de régénération de lignes capillaires de fret (lignes Mont-de-Marsan – Barcelonne-du-Gers, Agen – Auch, Allées Marines desservant le port de Bayonne en rive gauche). De la même manière, dans les années précédentes, des travaux de régénération avaient aussi été réalisés, notamment sur les lignes Bassens - Ambès (2016), Mignaloux - Jardres (2018) et Niort - Parthenay (2019)<sup>27</sup>. L'Etat participe à ces opérations à hauteur de 30% et aide également à la régénération d'ITE.

## 3.4 Focus sur l'alternative maritime (*short sea*)

Si les analyses inhérentes à la présente mission se sont largement concentrées sur le mode ferroviaire en tant qu'alternative à la route, le transport maritime sur courte distance a aussi pu être appréhendé via les entretiens initiaux.

En la matière, les éléments collectés sur les trafics multimodaux *short sea* sont en particulier issus de l'entretien réalisé le 3 octobre 2023 avec un représentant du port de Bordeaux. Il apporte des éclairages sur les possibilités de développement des trafics et sur ceux actuellement accueillis au Port de Bordeaux.

### 3.4.1 Présentation des flux *feeder* et *short sea* au départ du port de Bordeaux

Le port de Bordeaux identifie en région Nouvelle-Aquitaine un large *Hinterland*, dont les activités constitueraient un important potentiel de report modal sur le transport maritime de courte distance (*short sea*), permettant d'**éviter certains flux routiers de poids lourds entre le port de Bordeaux et les**

---

<sup>26</sup> Transports en Nouvelle-Aquitaine. « Fret ferroviaire : régénération de la ligne Laluque – Tartas ». *Actualités*, 22 juin 2023, consulté le 11 juin 2024. URL : <https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/toute-lactualite-des-transports/fret-ferroviaire-regeneration-de-la-ligne-laluque-tartas#:~:text=De%20novembre%202022%20jusqu'en.reprendre%20la%20circulation%20des%20marchandises.>

<sup>27</sup> Préfète de la région Nouvelle-Aquitaine, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine. « L'essentiel sur... Stockage des matériaux de carrières, opportunité et faisabilité de projets de plateformes embranchées ». Mars 2021.

**grands ports de la façade Atlantique, comme Saint-Nazaire ou Le Havre.** Difficile toutefois d'en dégager une estimation des potentiels de trafics.

Ce mode de transport peut se combiner avec le ferroviaire, notamment pour le préacheminement vers les grands ports maritimes de la région (Bordeaux, La Rochelle).

Les perspectives de report modal sont principalement applicables au **transport des conteneurs**, pour lequel Bordeaux est un port secondaire en France (pas de trafic de conteneurs de longue distance).

Par ailleurs, s'agissant des vrac, il accueille aujourd'hui par exemple un flux de quartz (100 000 tonnes annuelles) en provenance du Lot (par voie ferroviaire en préacheminement) et à destination de la Norvège.

### 3.4.2 Présentation du Port Charente Atlantique (Rochefort – Tonnay-Charente)

Ce port est géré par un syndicat mixte regroupant la **Communauté d'Agglomération Rochefort Océan** (CARO) et le **département de la Charente-Maritime**, qui en assure la gestion, la communication, la stratégie et le développement. Son activité génère 111 emplois directs et 474 emplois indirects. Il traite **essentiellement des flux de biens conventionnels et des flux de vrac**, et est connecté à son Hinterland local et régional par les réseaux autoroutier et ferroviaire auxquels il est directement connecté.

Les **principales filières de marchandises** présentes sur le port sont **les engrais et dérivés (17% des trafics)**, **les céréales (15%)**, le bois (10%), **les sables et argiles (26%)**, **la ferraille et les métaux (26%)**, les déchets de pneus (<1%), la tourbe (1%) et le ciment (5%). La filière céréalière est particulièrement connectée à l'Hinterland local, et à la production de 1 600 foyers agricoles du territoire. La filière bois se constitue principalement de bois importé de Scandinavie et destiné au marché régional. Les flux de ferraille consistent essentiellement en des exports vers Bayonne, l'Espagne, le Portugal et le Maroc en vue d'un recyclage. L'**Europe du Nord** représente ainsi **38%** des origines ou destinations des produits et l'**Europe du Sud 27%**. Le reste des origines et destinations se répartit entre la France (23%), le Maroc (9%) et les pays baltes et d'Europe de l'Est (3%)

En 2023, à la suite des fluctuations liées à la pandémie, les **trafics annuels s'établissent à 607 896 tonnes de marchandises**, avec près des deux tiers (64%) sur la plateforme de Rochefort (le reste passant par celle de Tonnay-Charente). C'est un niveau relativement stable sur un an (-1% par rapport à 2022) et inférieur de 4% aux niveaux de trafic de 2019. Derrière ces chiffres consolidés **entre 2022 et 2023**, le port enregistre une **hausse des exportations** (+39%) et une **baisse des importations** (-19%) sur un an.

Le schéma de développement du port Charente-Atlantique : le port poursuit des objectifs de **développement des zones industrialo-portuaires** (ZIP) en piliers de l'économie rochefortaise, de **régénération des liens ville-port** et d'amélioration de la **résilience face au risque d'inondation**. Sur la plateforme de Rochefort, cela passe premièrement par **l'extension des terre-pleins** sur des friches et terrains réhabilités. Ensuite, afin de limiter l'impact environnemental des activités portuaires, un **verdissement des infrastructures et outils** de levage et de manutention a été engagé. A Tonnay-Charente, la priorité est donnée à la **desserte du port par une voie routière dédiée** afin de limiter les nuisances liées aux trafics routiers sur la ville ; et une réflexion sur la desserte ferroviaire du port est engagée.

### 3.4.3 Potentiels de développement

Le port de Bordeaux recense aujourd'hui un trafic conteneurs de **20 000 EVP par an** (Equivalent Vingt Pieds). C'est bien loin du total des trafics transitant dans la région chaque année. Pour cause, l'Hinterland total (rayon de 200 km autour du port) voit passer 250 000 EVP en 2019, dont 75% à moins de 120 km de Bordeaux.

Plus précisément, 84 000 EVP transitent à l'export et 100 000 EVP à l'import par an (2019) dans le proche Hinterland (rayon maximum de 150 km) contre 22 000 EVP à l'export et 47 000 à l'import dans l'Hinterland étendu (de 150 à 200 km). Ainsi, le feeder ne capture aujourd'hui que 10% du flux de l'Hinterland de Bordeaux. Il existe un grand potentiel de croissance pour le port, dans un contexte où le rail permet la connexion de la région aux ports du Havre et de Marseille et où la route reste dominante pour connecter l'Hinterland aux ports français mais aussi espagnols, belges et néerlandais.

Les trafics à l'import sont majoritaires pour tous les départements de l'Hinterland, à l'exception de la Gironde, des Landes et de la Dordogne. Les principaux flux d'importation se constituent de produits industriels et chimiques divers, tandis que les principaux flux d'export se composent de vin, de produits agroalimentaires et de papier et carton pour l'industrie.

Les activités du port sont appelées à se développer. Près de 15 millions d'euros ont été investis par l'autorité portuaire pour la période 2019-2021 afin de le rendre plus grand, plus sûr et plus efficient : sa capacité doit être augmentée de 60 000 à 80-90 000 EVP pour une surface-cible de 90 000 m<sup>2</sup>. De nouvelles installations doivent voir le jour (nouveau portail, système de vidéosurveillance, checkpoint vétérinaire, grue). Le hangar et les accès ferroviaires devraient être modernisés.

## 3.5 Identification des filières d'intérêt pour le report modal

Sur la base du panorama précédemment réalisé et des éléments de synthèse qui en découlent, plusieurs filières ont été proposées par les partenaires de l'ORT comme disposant d'un potentiel pour engager un report modal vers le ferroviaire ou intensifier les trafics passant par ce mode.

Il s'agit en particulier des filières suivantes :

- La filière bois
- La chimie
- Les carriers
- Les céréales
- La grande distribution

Il s'agissait pour celles-ci de poursuivre les analyses en procédant à la réalisation d'entretiens complémentaires auprès des utilisateurs potentiels du ferroviaire (chargeurs, représentants de filières notamment).

## 4 ANALYSE DES FILIERES DE TRANSPORT

Une dizaine d'entretiens complémentaires a été réalisée pour construire cette analyse par filière. Il a été conduit entre 1 et 2 entretiens par filière ; en raison du faible nombre de réponses aux sollicitations envoyées, certaines filières comme les céréales et la grande distribution ne sont pas présentées ci-après. C'est donc la vision des acteurs interrogés qui est restituée, pour comprendre leurs enjeux, leviers et verrous en lien avec le fret ferroviaire et leur potentiel report modal. Le contenu des paragraphes suivants ne peut ainsi constituer un résultat général et une vision exhaustive pour l'ensemble de chaque filière économique.

### 4.1 La filière bois

Les entretiens menés auprès de la filière bois ont permis d'apporter des éclairages sur la production et le transport de la matière première depuis les massifs forestiers, ainsi que sur les flux de produits du bois, au premier rang desquels la pâte à papier. Dans ce secteur, le recours au transport ferroviaire est loin d'être généralisé.

#### 4.1.1 Production et plan de transport existants

La production de bois est particulièrement importante dans la région. Au sein des massifs forestiers, particulièrement dans les Landes et en Gironde, mais aussi dans le Poitou, les points précis de production sont par nature mouvants. La coopérative Alliance Forêt Bois est implantée dans toute la moitié Ouest de la France. Les produits de ses adhérents sont destinés à des clients tels que les chaufferies, les scieries et l'industrie. Les produits sont livrés sous forme de bois rond (essentiellement des grumes de chêne) ou sous forme de bois-énergie.

Du côté de l'industrie de transformation du bois, une usine Smurfit Kappa/Le Comptoir du Pin est implantée à Factice-Biganos, en Gironde. Elle produit chaque année 600 000 tonnes de pâte à papier, qui sont ensuite transportées par la route. L'usine s'approvisionne en flux de bois, de pâte blanchie (importée d'Amérique du Sud et débarquée au port de La Rochelle), de balles de papier récupérées et de carbonate de calcium.

Les clients de la filière bois en Nouvelle-Aquitaine semblent dispersés sur le territoire national et dans les pays voisins (Saint-Gaudens, Riom, Tartas, Luxembourg, Allemagne). Il existe aussi une tendance à **privilégier les livraisons de bois en circuit court**, à réduire les distances parcourues, en lien avec les exigences RSE des acheteurs du bois-énergie.

Actuellement, les flux liés à la filière bois sont **en très grande majorité transportés par la route** : les expéditions de grumes et de bois-énergie depuis les massifs forestiers, les apports en carbonate de calcium, en balles de papier recyclé, en bois pour l'usine de Factice-Biganos transitent par camions. En 2023, dans le cadre d'une expérimentation, **la pâte blanchie est transportée par trains depuis La Rochelle**. Pour le bois brut comme pour la pâte à papier, la Gironde est le point de départ principal et essentiel des produits de la filière bois dans la région.

Quelques chiffres :

- L'Alliance Forêt Bois, qui fait transporter la production de ses 600 adhérents au niveau national par camion, achemine 1 million de tonnes de produits de bois par la route (soit 300 camions par jour) ;
- L'usine Smurfit Kappa brasse de grandes quantités d'intrants : chaque année, 1,5 million de tonnes de bois, 100 000 tonnes de pâte blanchie, 40 000 tonnes de carbonate de calcium et 200 000 tonnes de balles de papier récupéré entrent dans l'usine, pour 600 000 tonnes de papier produites.

## 4.1.2 Expériences de la filière en matière de transport ferroviaire

### → Des expérimentations de report modal des flux réguliers

Dans les années 2000, une partie de l'approvisionnement de l'usine de Factice-Biganos était effectué en train sur des liaisons de courte distance (depuis Mussidan et Morcenx). Ce fonctionnement n'a pas perduré au-delà du fait de la fermeture de gares de chargement.

D'autres expérimentations ont eu lieu pour transporter les produits finis par le rail. Il a tout d'abord été tenté de transporter 30 000 à 40 000 tonnes annuelles vers l'Allemagne par un rattachement bihebdomadaire de wagons à un train Deutsche Bahn (DB) reliant Irun à Cologne. Du fait d'un manque de maîtrise du Transit Time (c'est-à-dire du temps total de transport de porte à porte incluant toutes les opérations), entre autres liés aux canicules de 2022 et à l'engorgement du réseau en Allemagne, cette expérimentation a pris fin.

Un autre modèle a été envisagé avec l'utilisation de la ligne intermodale Bordeaux-Dourges pour acheminer des flux vers le Benelux. Cependant, malgré la présence de 3 opérateurs rail-route, les difficultés à trouver des matériels roulants et les difficultés liées aux coûts (supérieurs de 20% à ceux du transport routier) n'ont pas permis à ce modèle d'aboutir.

Du côté des flux bois rond/bois-énergie d'Alliance Forêt Bois, des liaisons ferroviaires ont existé en s'appuyant sur l'opérateur Railcoop, pour approvisionner Fibre Excellence à Saint-Gaudens au départ de l'agence Poitou-Val de Loire. Les expériences de transport ferroviaire pour les flux réguliers n'ont pas pu être pérennisées, que ce soit pour la matière première ou pour les produits transformés. Les problèmes rencontrés alors étaient liés aux coûts, à l'accès aux sites de chargement, à la disponibilité de wagons spécifiques, à l'adaptabilité des gares de chargement aux flux de bois, au manque de souplesse de l'organisation ferroviaire et au manque d'expérience du chargeur avec ce mode de transport.

Une expérimentation a eu lieu, à partir d'avril 2023, pour acheminer la pâte blanchie en provenance d'Amérique du Sud depuis le port de La Rochelle jusqu'à Factice, malgré des difficultés évoquées pour déterminer un sillon ferroviaire praticable. Ce plan de transport s'est poursuivi en 2024 et doit se poursuivre en 2025.

### → **Le trafic « opportuniste » du bois sur les flux exceptionnels**

Les flux réguliers de bois rond et de bois-énergie sont difficilement reportables sur le mode ferroviaire. Le bois extrait des forêts aquitaines est essentiellement transporté par la route. En revanche, dans la foulée d'événements donnant lieu à une abondante présence de bois à exploiter, l'acheminement par train peut se montrer pertinent :

- A la suite de tempêtes (1999, 2009), le bois présent dans les massifs a pu être évacué par le rail.
- Lors de feux de forêts (2022), le bois brûlé a été expédié par train vers une usine située à Gardanne. Le contexte particulier de cette année-là, avec des tensions sur les importations et les prix de l'énergie, a favorisé le mode ferroviaire
- Entre 2019 et 2022, des convois de bois malade au départ de plusieurs départements de l'Est (Vosges, Haute-Saône, Ardennes) circulant 3 fois par semaine (60 trains complets) ont été mis en place pour approvisionner l'Aquitaine, en déficit de bois local depuis 2007. Ce flux a pu tenir malgré des difficultés d'accès au matériel roulant, ancien et proche de la réforme. Quand il y a plusieurs points de chargement, comme dans le cas du transport de bois malade, une organisation par demi-trains permet d'amortir les coûts (le train restant compétitif par rapport à la route sur les longues distances, il faut au moins 45 rotations pour que les demi-trains soient viables).

### 4.1.3 Perspectives économiques d'avenir de la filière

Plusieurs tendances à l'œuvre amèneront la filière bois à repenser ses plans de transport dans les années à venir. Tout d'abord, le développement des approvisionnements en circuit-court amène le producteur de bois brut à échanger avec des clients géographiquement proches. Cela pose la question du report modal pour de courtes distances, là où le mode ferroviaire n'est pas nettement plus compétitif que la route. Pour Alliance Forêt Bois, le non-recours au transport ferroviaire pour le transport du bois-énergie se justifie par le développement de ces expéditions en courte distance.

### 4.1.4 Perspectives de report modal : leviers et verrous

#### → Politiques en faveur de la transition écologique du fret, difficultés du secteur routier, expérience acquise sur le ferroviaire : les leviers du changement

Les politiques de transition écologique et de report modal mises en place à différentes échelles peuvent aider la filière à pérenniser les rotations en train existantes et à en développer de nouvelles : par exemple, les financements issus des certificats d'économies d'énergies (CEE) pourront permettre d'obtenir 0,5€ par tonne transportée. Dans le même registre, les crédits carbone pour les transports devant être mis en place en 2026-2027 à l'échelle européenne pourront être un moteur de la sortie des énergies fossiles.

En outre, des améliorations des infrastructures peuvent faciliter le développement du fret ferroviaire. C'est le cas de la gare de Fature, récemment rénovée. L'équipement de certains clients en installations terminales embranchées (ITE), particulièrement chez les acheteurs de bois rond et de bois-énergie, pourra aussi s'avérer être un levier facilitant le report modal. Du côté de la concurrence routière, des facteurs tels que les tensions de recrutement des chauffeurs routiers ou les problèmes de congestion routière aux abords de l'agglomération bordelaise pourraient être amenés à détériorer l'attractivité et la compétitivité de ce mode de transport. Cela dit, c'est dans l'accès des producteurs au fret ferroviaire que se trouvent les principaux éléments bloquants du report sur le rail.

#### → Des éléments qui continuent d'entraver le report modal

Les verrous au report modal restent nombreux pour la filière bois. Concernant le bois brut, le caractère mouvant des sites de production ne facilite pas un report déjà entravé par un certain nombre d'éléments :

- Les coûts souvent plus élevés que pour le mode routier.

- Le manque d'expérience avec le fret ferroviaire (les interlocuteurs sont nombreux, l'accès aux matériels et aux opérateurs n'est pas toujours aisé et les entreprises formulent le souhait de pouvoir bénéficier de facilitateurs).
- Les wagons à rancher, type de wagon adapté pour transporter le bois, a une faible disponibilité.
- Les gares de chargement ne sont en général pas facilement accessibles et ne sont pas toujours adaptées pour le chargement du bois.
- Les rotations ferroviaires peuvent manquer de fiabilité (circulations annulées, trains bloqués, retards...)

#### A retenir

Si certains produits du bois (notamment la pâte à papier) semblent mieux se prêter au report modal sur le rail que le bois brut, toute la filière a des potentialités pour utiliser le fret ferroviaire. Les verrous sont nombreux pour accéder au service et assurer sa fiabilité, mais plusieurs clients sont équipés d'ITE et les politiques publiques mises en place pour favoriser la transition énergétique sont vues comme des leviers potentiels pour pérenniser les rotations ferroviaires balbutiantes dans la filière bois.

## 4.2 La filière chimie et éthanol

### 4.2.1 Production et plan de transport existants

Les principaux pôles de l'industrie chimique dans la région sont situés en Gironde et dans les Pyrénées-Atlantiques. En Gironde, du gaz et de l'engrais transitent par Ambès et Bassens. Un train de marchandises part chaque jour de chacun de ces deux sites.

L'usine *BioEnergie du Sud-Ouest* située à Lacq, dans les Pyrénées-Atlantiques, produit du bioéthanol à partir de céréales et notamment de maïs. Chaque année, 230 000 m<sup>3</sup> d'éthanol partent de l'usine. En entrée, 530 à 550 000 tonnes de maïs y arrivent.

Le maïs provient essentiellement de coopératives locales (70% du flux) et est alors transporté par camions. Cependant, une part de plus en plus importante de cet approvisionnement est sourcé hors de la Nouvelle-Aquitaine (Cher, Indre). Des trains de maïs sont chargés depuis des silos (36 000 tonnes de maïs passent par le fer chaque année, en rames complètes dans des wagons céréaliers).

L'éthanol produit est destiné à des clients de la moitié Sud de la France : dépôts pétroliers de Bordeaux-Bassens, Fos-sur-Mer, raffinerie de Feyzin, dépôt de La Pallice à La Rochelle. L'éthanol doit être conditionné en wagons-citernes (80 à 85 m<sup>3</sup>) ou en camions-citernes (35 m<sup>3</sup>). Étant classé comme produit dangereux, les wagons ne peuvent accueillir d'autres flux en retour : ils repartent à vide. Pour certaines de ces destinations, le plan de transport présente certaines particularités :

- Un trajet multimodal existe pour le flux à destination de Fos-sur-Mer, Puget-sur-Argens et Lyon. L'éthanol est transporté jusqu'à Bayonne en camion puis est chargé sur un train.
- Le flux à destination de la raffinerie de Feyzin est multi-clients : le train transporte des wagons de marchandises de BioEnergie, d'Arkema et de Sobegal.

## 4.2.2 Expériences de la filière en matière de transport ferroviaire

Le flux d'approvisionnement en maïs par train a été rétabli en 2022 (l'approvisionnement ayant été 100% routier depuis 2009). Lorsque les trains ne circulent pas (problème technique, grève), BioEnergie peut avoir de nouveau recours à la route. C'est une partie minoritaire du flux amont de maïs qui est acheminée par train (36 000 tonnes sur plus de 530 000).

40% du flux sortant d'éthanol passe par le rail, dans la mesure du possible par trains complets (les postes de chargement permettant de constituer des rames de 15 à 20 wagons). L'usine travaille avec l'opérateur VTG pour le transport, la location et l'entretien des wagons.

## 4.2.3 Perspectives économiques d'avenir de la filière

Dans un contexte de hausse des coûts de l'énergie et de tensions sur les énergies importées, il est projeté que de plus en plus de dépôts s'approvisionneront en biocarburants E10 et E85 et augmentent leurs capacités de stockage. L'approvisionnement par train pourra alors être amené à s'intensifier

## 4.2.4 Perspectives de report modal : leviers et verrous

### → Une activité dont les caractéristiques favorisent le report modal

Le site de Lacq est producteur de volumes conséquents de carburants, stables sur l'année. Ce type de production est propice à l'établissement de lignes de fret ferroviaires au départ de l'usine car il y a une grande stabilité et une grande régularité. Le planning d'expédition de l'éthanol est fixé d'un mois sur l'autre. C'est à ce moment que la SNCF bloque les sillons pré-commandés.

Ainsi, à quantité comparable, le recours au train coûte environ **15% moins cher que le recours à la route** (pour le chargement d'un train complet, les besoins en personnel de chargement sont moindres que pour des camions).

Le contexte d'incertitude sur les prix et les importations des énergies fossiles pourrait également booster les livraisons en train de l'usine de Lacq. Tous ces éléments ne peuvent favoriser le transport ferroviaire que si les destinataires des flux sont équipés d'installations terminales embranchées (ITE).

### → **Un obstacle principal : la fiabilité du mode ferroviaire**

Le principal verrou à l'élargissement du report modal est le manque de fiabilité du transport ferroviaire identifié par la filière (annulations et retards de trains). Cela fait peser des incertitudes sur l'approvisionnement des industriels difficilement supportables pour eux.

#### **A retenir**

Le recours au transport ferroviaire est déjà développé pour la filière chimie, tant pour les flux entrants que pour les flux sortants. Le type de marchandises transportées est compatible avec ce mode de transport, c'est pourquoi des marges de progression existent pour en augmenter la part modale, dans un contexte de hausse de la demande du côté des dépôts pétroliers.

## **4.3 La filière des carrières**

En plus de l'entretien du 3 mai 2023 ayant permis de collecter les informations sur les carrières de Thiviers présentées ci-dessous, des études publiées par la DREAL Nouvelle-Aquitaine<sup>28</sup> et par l'Union Nationale des Industries de Carrières et de Matériaux (UNICEM)<sup>29</sup> permettent de compléter le portrait de la filière. Il reste cependant centré sur le retour d'expérience communiqué par les carrières de Thiviers ; et le paragraphe suivant n'a pas vocation à être représentatif de la réalité des flux et du recours au transport ferroviaire des carrières de l'ensemble des carrières de la région Nouvelle-Aquitaine.

<sup>28</sup> Préfète de la région Nouvelle-Aquitaine, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine. « L'essentiel sur... Stockage des matériaux de carrières, opportunité et faisabilité de projets de plateformes embranchées ». Mars 2021.

<sup>29</sup> UNICEM, Service économique & statistique. « Enquête transport ferroviaire des granulats – Résultats 2022 ». Mars 2024.

### 4.3.1 Production et plan de transport existants

En 2015, 42 millions de tonnes de matériaux ont été transportés sur le territoire régional, dont 5,3 millions en échange avec d'autres régions, 9 millions en interne interdépartemental et 27,2 millions en interne intradépartemental. Les flux de proximité sont majoritaires, mais le transport ferroviaire peut être utilisé pour les flux longue distance et pour acheminer les matériaux à différents points de dispatche. En raison de nombreux flux de courtes distances, la part modale de la route Les départements identifiés comme générateurs de flux sont principalement la Charente, la Dordogne, et surtout les Deux-Sèvres. La Gironde est le principal département demandeur de matériaux.<sup>30</sup> Par ailleurs, l'UNICEM estime que les zones les plus génératrices de granulats exportés par train sont les anciennes régions Limousin et Poitou-Charentes.<sup>31</sup>

L'activité principale des carrières de Thiviers (Dordogne) est l'extraction de matériaux (pierres et sables), à raison de 2,5 millions de tonnes par an. Ses activités annexes sont la production de béton (70 000 m<sup>3</sup> par an) et le recyclage des déchets du bâtiment (200 000 tonnes par an).

**La desserte locale permanente** : 20% du flux au départ de la carrière de Thiviers est transporté par le rail jusqu'à la gare de Bordeaux-Hourcade, à partir de laquelle il part pour différentes livraisons dans la métropole bordelaise et parfois dans l'ensemble du département de la Gironde.

Cependant, le marché est volatile et il arrive que des plateformes de stockage déportées soient utilisées à Mérignac et Villenave-d'Ornon, ce qui ajoute une rupture de charge supplémentaire assurée par camion, qui sont pris dans la congestion routière et peuvent mettre 1h30 pour parcourir 20 km.

**La desserte occasionnelle intermodale** : un plan de transport intermodal existe pour desservir des chantiers routiers ou aéroportuaires (entres autres) dans les départements plus éloignés (Lot-et-Garonne, Pyrénées-Atlantiques). Par exemple, pour la réfection du tarmac de l'aéroport de Biarritz, les matériaux (20 000 tonnes) ont été acheminés en train de Thiviers à la base de Boucau (Bayonne).

Un autre bassin de production important se trouve dans les Deux-Sèvres, avec notamment les carrières Kleber-Moreau et les carrières Roy, ces dernières se trouvant à Thouars. Les carrières Roy expédient chaque année 1 000 trains de matériaux vers le Centre, la Picardie et l'Île-de-France.

Entre 2021 et 2022, l'UNICEM identifie une baisse de la production des granulats (-4,6%) qui conduit à une diminution des trafics généraux sur la même période (-12,3% avec un volume s'établissant à 9,14

<sup>30</sup> Préfète de la région Nouvelle-Aquitaine, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine. Op. Cit. Mars 2021.

<sup>31</sup> UNICEM. Op. Cit. Mars 2024.

millions de tonnes). Les flux ferroviaires de granulats parcourent en moyenne 201 km. 52% sont acheminés directement vers un chantier et 48% vers une plateforme.<sup>32</sup>

### **4.3.2 Expériences de la filière en matière de transport ferroviaire**

La part de la production des carrières transportée par le rail l'est par Fret SNCF (une expérimentation avec Colas Rail avait aussi eu lieu). La navette est régulière et les sillons utilisés restent les mêmes d'une année sur l'autre. Cela facilite l'organisation du transport avec SNCF.

### **4.3.3 Perspectives économiques d'avenir de la filière**

Les grands chantiers de voirie, d'aéroports et de voies ferrées peuvent avoir recours aux matériaux produits par les carrières de Thiviers. La capacité de production des carrières a été renouvelée pour 30 ans. Entre 250 000 et 300 000 tonnes de marchandises sont transportées jusqu'à Bordeaux par camion. Elles seront en partie reportables sur le rail, si de nouvelles plateformes et capacités de stockage peuvent être utilisées.

Entre 2017 et 2022, l'extraction de granulats marins, principalement au large de la Charente-Maritime et de la Gironde, a augmenté, passant de 4,77 à 7,22 millions de tonnes. Ces matériaux sont notamment utiles au secteur agricole et aux chantiers localisés sur la côte<sup>33</sup> et pourraient constituer un gisement d'intérêt pour le fret ferroviaire, notamment au départ du port de La Rochelle, où ils sont déchargés (des déchargements ayant aussi lieu dans les ports de Tonnay-Charente et Barzan).

### **4.3.4 Perspectives de report modal : leviers et verrous**

La mise à disposition de plateformes de stockage dans les unités urbaines, en entrée de ville, permettraient de faciliter le report de flux actuellement transportés par camion vers le mode ferroviaire. Cela semble cependant constituer un angle mort de la planification urbaine. La DREAL identifie également cet enjeu – l'accès ferroviaire au plus proche des bassins de consommation (aménagement des plateformes de réception, disponibilité du foncier pour la réception et le stockage en milieu urbain, qualité des plateformes) – comme central. Dans l'agglomération bordelaise, des sites ferroviaires de marchandises comme Hourcade, le Gazinet-Cestas, Bassens, Blanquefort et Bruges sont identifiés comme ayant un potentiel pour la réception de matériaux de carrières.

---

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> Union Nationale des Producteurs de Granulats (UNPG). « Rencontre DIRM SA (Direction Interrégionale de la Mer Sud-Atlantique) DREAL Nouvelle-Aquitaine UNPG ». 16 juillet 2023, La Rochelle.

La diminution des charges fixes permettrait de rendre le fret ferroviaire plus compétitif que la route sur les courtes distances (que ce soit sur l'attribution des sillons ou la mobilisation du matériel roulant). Sur le plan des coûts, la DREAL identifie la gestion des coûts de rupture de charge comme un frein au report modal.

Un verrou possible est la limitation impliquée par les plateformes de stockage déportées, qui ne peuvent pas toujours absorber les variations annuelles des volumes de flux accueillis. Le développement des points de transbordement rail/route et des plateformes de stockage serait alors un levier de report modal. Afin de fiabiliser des flux ferroviaires et/ou intermodaux, l'accès au réseau via des points de mutualisation/massification pour les carrières non embranchées, comme la création de stocks-tampons, pourra être pensé.

En outre, l'anticipation nécessaire à l'**obtention de sillons ferroviaires** n'est pas toujours compatible avec les contraintes du secteur (prix des enrobés, visibilité faible sur la commande publique). L'obtention de sillons ferroviaires est également confrontée à la forte concurrence entre le trafic marchandises et le trafic voyageurs sur le réseau ferré national.

Le recours au mode ferroviaire dépend également de la **présence de gares fret et de stockage déportés à proximité des chantiers desservis**. Ce ne sera par exemple pas le cas pour le chantier du GPSO (Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest). Il s'avère aussi que la tendance ne semble pas être à la réouverture de ce type de gares de déchargement : nombre d'entre elles ont fermé ces dernières années (il n'en existerait plus qu'une seule sur la ligne Bordeaux-Toulouse). Enfin, l'existence de conflits d'usage avec le trafic de voyageurs peut aussi être identifié comme un frein au développement du report modal ferroviaire.

De manière générale, dans une situation où se combineraient des relations de plus de 100 km et des ITE fonctionnelles, le transport ferroviaire de matériaux pourrait se concrétiser, en comptant sur l'atout procuré par le fait que 6 des 12 plus grandes carrières de Nouvelle-Aquitaine (en matière d'autorisations d'exploitation) sont directement embranchées sur le réseau ferroviaire. 9 carrières néo-aquitaines en tout disposent d'un tel embranchement.

## 4.4 Les vracs liquides (Port de la Rochelle)

### 4.4.1 Production et plan de transport existants

L'activité de SISP, entreprise interrogée dans le cadre du travail sur cette filière, consiste en la prise en charge de divers flux liquides. Elle dispose de 5 sites spécialisés sur le grand port maritime de La Rochelle pour chaque type de flux : un site pour les produits non classés, engrais liquides et lessives

de soude, un site Seveso permettant d'accueillir les produits pétroliers et les alcools, un site pour les engrais liquides, un site pour les huiles minérales (fonctionnant avec des bacs réchauffés), et un site temporaire dédié au déchargement des navires et au transbordement sur voie ferrée<sup>34</sup>.

Tous produits confondus, SISP voit transiter 350 000 tonnes de marchandise liquide chaque année (dont 150 000 tonnes d'engrais, 30 000 tonnes d'huiles, 20 000 tonnes de méthanol, de la lessive de soude en marché spot, et du biocarburant HVO en provenance des Pays-Bas).

Le flux principal se compose d'engrais liquides, en lien avec le groupe auquel SISP appartient : SICA Atlantique, spécialisé dans le secteur de l'agroalimentaire. Les principales origines d'approvisionnement sont l'Europe du Nord et les Etats-Unis. Les produits pétroliers arrivent principalement des Pays-Bas, et une part significative des huiles provient d'Espagne, le tout par voie maritime.

L'acheminement vers les destinataires passe par voie terrestre, pour desservir principalement le Grand Ouest, de la Nouvelle-Aquitaine à la Bretagne. Les flux d'engrais sont en général acheminés à des clients en Vendée et en Charente-Maritime. Les autres produits ont des destinations plus variables : certains flux, notamment d'engrais (60 à 70 000 tonnes par an), partent pour le centre de la France, habituellement par train (représentant un trajet de 400 à 420 km). Ce flux concernait aussi des carburants d'aviation (Jet 1) dans le cadre d'un contrat militaire, avec 30 000 tonnes livrées par train chaque année. Ces flux ferroviaires sont donc interrompus depuis 6 mois à date. Le contrat militaire n'existe plus (il avait été annualisé par les armées). Pour le cas de l'engrais liquide, les prix ont augmenté et les coopératives agricoles s'en sont détourné.

#### **4.4.2 Expérience de la filière en matière de transport ferroviaire**

L'infrastructure ferroviaire utilisée pour les trafics de vrac liquide au port de La Rochelle permettait en 2023 de réceptionner des trains de 12 wagons et de charger 200 tonnes par heure.

Des travaux ont actuellement lieu au port de La Rochelle, afin de rajouter 3 voies ferroviaires aux 2 existantes pour faciliter la composition des trains. Les trafics ferroviaires sont interrompus pour une durée de 6 mois. Les flux terrestres au départ de La Rochelle et à destination de l'ouest et du centre de la France (engrais, carburants d'aviation) sont interrompus le temps des travaux. En temps normal, SISP a recours à Fret SNCF pour opérer ses trajets.

---

<sup>34</sup> Groupe SICA Atlantique – SISP. Consulté le 21 janvier 2025. URL : <https://www.sica-atlantique.com/nos-poles-et-filiales/sisp/>

### 4.4.3 Perspectives de report modal

Des investissements sont réalisés pour augmenter la part modale du fret ferroviaire. Pour certains produits dangereux comme la lessive de soude, les méthodes de chargement et de manutention sont **plus sûres au chargement dans un train qu'au chargement sur un camion**. A terme, la solution ferroviaire permettra d'embarquer des volumes plus importants, avec un objectif de **150 000 tonnes de lessive par an**. Ces flux couvrent un territoire plus vaste (utilité dans le secteur de l'industrie, notamment agroalimentaire), jusqu'au Nord-Est de la France.

Pour favoriser la montée en puissance de flux ferroviaires amont, il faudrait augmenter les volumes traités, s'avancer sur des flux supplémentaires et augmenter les capacités de stockage : ce serait une démarche assez lourde et complexe. De plus, il existe avec le groupe SICA une coactivité de fret ferroviaire ; celui-ci transportant des céréales. Cela peut permettre de créer des synergies pour assurer le report modal.

La nouvelle ITE en construction sera mise à la disposition de tous les acteurs du Port de La Rochelle, avec lesquels des conventions seront passées (des opérateurs céréaliers, le groupe Solvay, la filiale éolienne, le groupe Athéna).

## 4.5 Opportunités du transport combiné

### 4.5.1 Situation et enjeux du transport combiné

Le développement du transport combiné, c'est-à-dire l'utilisation de plusieurs modes de transport (route, rail, fleuve) pour acheminer des marchandises sans changer d'unité de chargement<sup>35</sup>, est au cœur de la stratégie de développement du fret ferroviaire à horizon 2030 en France. En témoigne la **Stratégie Nationale pour le développement du fret ferroviaire (2021)**, dans laquelle est inscrite l'intention de réaliser un schéma directeur du transport combiné à l'échelle nationale (mesure 46), qui doit lui-même donner lieu à des déclinaisons régionales<sup>36</sup>.

Les principaux objectifs fixés à l'horizon 2030 sont le doublement de la part modale du fret ferroviaire et le triplement des flux en transport combiné. Pour ce faire, les pouvoirs publics s'appuient sur l'écosystème organisé du transport combiné et notamment sur le **Groupement National du Transport**

<sup>35</sup> Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. « Le transport combiné ». 26 février 2024, consulté le 1<sup>er</sup> mars 2024. URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/transport-combine>

<sup>36</sup> Altermind, GNTC, Rail Logistics Europe. « Un plan de développement pour le transport combiné – Perspectives pour 2027 ». Novembre 2022, *confidentiel*

**Combiné (GNTC)**, qui représente la plupart des acteurs de la filière (transporteurs routiers longue distance, autorités et opérateurs fluviaux et ferroviaires, plateformes des sites multimodaux, ports).

## 4.5.2 Un large potentiel de report modal

Il est estimé que le potentiel de demande pour développer le transport combiné est particulièrement important. En effet, le recours à des modes massifiés, moins carbonés ou décarbonés, peut s'inscrire dans les politiques de responsabilité sociale et environnementale des entreprises de transport et des chargeurs. De plus, en période de hausse des prix des énergies fossiles, le recours au transport combiné peut également participer à la réduction des coûts. Celui-ci est en outre éligible à un certain nombre d'aides disponibles : aide à la pince, Certificats d'Économie d'Énergie (fiches 101<sup>37</sup> et 116<sup>38</sup>).

## 4.5.3 Des freins au développement qui subsistent

L'année 2023 a été marquée par une baisse des volumes transportés (en dépit de la dynamique favorable des cinq dernières années), et cela peut s'expliquer par des aléas sur la performance du transport ferroviaire (retards et annulations de trains dus aux mouvements sociaux de début 2023 notamment), mais aussi sur une forte hausse du prix de l'électricité ferroviaire. Sur une échelle plus large, des événements ont pu perturber la chaîne logistique mondiale, comme les attaques sur des bateaux en Mer Rouge à la fin de l'année. Ce type de facteurs explique la baisse du trafic.

## 4.5.4 Enjeux entourant la montée en puissance du transport combiné

Les enjeux auxquels la filière fait face aujourd'hui peuvent se résumer en deux mots : **qualité et capacité**. La montée en fiabilité des chaînes de transport sur ces deux critères permettra de sécuriser son développement.

Plusieurs acteurs du transport peuvent encore être réticents à recourir aux modes fluvial et ferroviaire en raison de leur niveau de fiabilité (retards, annulations). La qualité du service doit donc être améliorée, de même que les sillons (et donc les temps de parcours) proposés. C'est un défi à relever dans un **contexte de hausse des circulations voyageurs sur les lignes**, créant une pression sur les sillons

---

<sup>37</sup> Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie. « Certificats d'Économies d'Énergie – Opération n°TRA-EQ-101 - Unité de transport intermodal pour le transport combiné rail-route ». URL : [TRA-EQ-101 v A14-1.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/TRA-EQ-101_v_A14-1.pdf)

<sup>38</sup> Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté Industrielle et Numérique. « Certificats d'Économies d'Énergie – Opération n°TRA-SE-116 – Fret ferroviaire ». URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/TRA-SE-116%20vA65-2%20%C3%A0%20compter%20du%2001-01-2025.pdf>

disponibles. Sur le plan de la capacité, le GNTC souhaite notamment travailler sur la possibilité de faire circuler des trains plus longs (jusqu'à 750 à 800 m, contre 500 à 600 m aujourd'hui).

En outre, le transport combiné doit se développer en ciblant les itinéraires et les infrastructures où il est optimisé, c'est-à-dire prendre en charge des **distances supérieures à 400 km**, et en favorisant la rénovation des terminaux multimodaux existants ainsi que la construction d'une douzaine de nouvelles plateformes multimodales (privées ou en partenariat public-privé) d'ici 2030. Les études régionales mentionnées précédemment doivent permettre de territorialiser les projets de nouvelles plateformes multimodales.

Enfin, la stratégie de développement du transport combiné s'appuie sur une hiérarchisation des régions dans lesquelles les infrastructures sont appelées à être développées. La priorité est donnée **aux régions de la dorsale logistique française** (Hauts-de-France, Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur). Ensuite, les régions du grand Nord-Ouest pourront faire l'objet de nouveaux aménagements (Normandie, Bretagne, Pays de la Loire).

#### **4.5.5 Focus sur la région Nouvelle-Aquitaine**

Une étude doit être menée pour décliner le schéma national de transport combiné en Nouvelle-Aquitaine, mais cette région n'est pas au cœur des enjeux prioritaires de la filière. Néanmoins, elle compte deux grandes installations de transport combiné (Bordeaux-Hourcade et Bayonne-Mouguerre) et quelques sites à plus faible capacité (Bordeaux-Bruges, Cognac)<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> <https://www.cerema.fr/fr/actualites/carte-sites-intermodaux-marchandises-france>

**Un exemple de redémarrage de trafics ferroviaires, à la gare de marchandises de Puyoô** : Geodis a partagé, à l'occasion d'un entretien, un retour d'expérience sur son implantation à la gare marchandises de Puyoô. Le terminal rail-route, à l'abandon depuis 2022, a été réinvesti à la suite de blocages dans les trafics reliant les industries de cette région du Sud-Ouest (Arkema, Rayonier) au quart Sud-Est (Marseille, Martigues, Tarascon) : éboulement sur la ligne Laluque-Tartas, blocage du port de Bayonne.

Les deux voies du terminal, entièrement en service depuis novembre 2023, sont ouvertes 7 jours sur 7 et accueillent 3 trains de la relation Puyoô-Martigues par semaine. **Geodis a réalisé des investissements importants pour la remise en fonctionnement du terminal** (500 000 € pour les voies, autant pour la manutention, auxquels il faut rajouter la location de wagons et caisses-mobiles). Le projet a reçu le **soutien de la commune de Puyoô** et est en **attente d'aides de l'Etat et de la Région**, sans lesquelles le plan de transport mis en place ne sera pas viable dans le temps.

Geodis charge les trains dans les 2 sens, afin de limiter le surcoût du transport pour ses clients : de la soude est apportée de Martigues à Puyoô pour l'activité des entreprises de la région et de l'éthanol produit à Lacq est transporté de Puyoô au Sud-Est. Pour nettoyer les wagons entre chaque flux, des stations de lavage spécifiques sont utilisées, à Lacq et à Tessier.

Au second semestre de 2024, **le trafic devrait s'intensifier avec un renforcement des liaisons** avec Martigues et l'ouverture d'une ligne vers Gevrey-Chambertin. Vu les sommes engagées, le principal enjeu pour Geodis est de pérenniser le terminal de Puyoô, en utilisant le potentiel capacitaire dont il dispose.

Enfin, **le montage institutionnel retenu entre Geodis et SNCF Réseau pour ce projet est une première**, avec une **convention d'occupation temporaire** accordée par le gestionnaire d'infrastructure, afin que l'entreprise prenne en charge les investissements et utilise la gare marchandises pour ses activités. Geodis est amené à continuer à travailler avec SNCF Réseau pour réserver les sillons ferroviaires nécessaires au développement des flux de et vers Puyoô. La proximité de clients importants (grandes industries) et la grande marge d'organisation laissée à l'opérateur par la Convention d'Occupation Temporaire (COT) semblent ouvrir une opportunité significative de développement des flux ferroviaires. D'après les personnes interrogées, l'expérience de Puyoô serait reproductible sans grande difficulté près de n'importe quelle ville disposant d'une cour de marchandises.

# 5 BILAN ET PERSPECTIVES

## 5.1 Potentiels de report modal

### 5.1.1 Réserves méthodologiques

A la lumière des travaux réalisés dans les différentes phases de l'étude (diagnostic des flux routiers, panorama de l'offre ferroviaire et des infrastructures, analyse du potentiel par filières), l'exercice d'estimation des volumes de marchandises susceptibles de passer par le rail, par exemple à l'horizon 2030, s'avère peu réaliste considérant la nature et la disparité des données et informations récoltées. D'autant que, pour des raisons comparables, l'exercice d'estimation des trafics actuellement adressés par le mode ferroviaire n'a pu être réalisé (mesure de la situation de référence).

L'identification de flux routiers éligibles sur des critères de volumes ou de distances ne constitue en outre pas une méthode fiable pour quantifier concrètement ces potentiels, considérant la faible adhésion des répondants sur certaines des filières sollicitées et qui présentent un potentiel pour activer un report de leurs flux vers le rail (exemple : la grande distribution). Ces échanges, ainsi que l'organisation d'ateliers dédiés tels que prévus initialement, auraient pu permettre de discuter ou d'étayer certaines projections, mais ces modalités n'ont pu être concrétisées.

Ainsi, les analyses conjointes de l'offre et de la demande réalisées dans cette étude permettent d'identifier des verrous ainsi que des leviers mobilisables pour renforcer le recours au mode ferroviaire. Elles permettent en outre de mettre en exergue les filières stratégiques, en position d'intensifier leurs trafics ferroviaires, pour atteindre l'objectif national de doublement de la part modale.

### 5.1.2 Caractérisation des potentiels

L'analyse multicritère proposée ci-après s'attache à répertorier et à synthétiser, à la lumière des différentes phases de l'étude, les filières d'intérêt au prisme de leurs trafics actuels, de leurs enjeux logistiques, ainsi que de leurs projets et perspectives pour recourir au mode ferroviaire.

Hors transport combiné (susceptible d'adresser une large typologie de produits), trois filières sont spécifiquement plébiscitées :

- **Carriers et industries cimentières** : comme nous avons pu le souligner dans les développements antérieurs, en dépit du baisse globale volumes, cette filière est la première pourvoyeuse de flux par le mode ferroviaire, avec près de 2 millions de tonnes de marchandises transportées et des plans de transport stabilisés pour plusieurs décennies.

- **Céréales** : bien que particulièrement soumise à la conjoncture mondiale et aux effets du réchauffement climatique, avec pour corollaire des fluctuations de trafics importantes d'une année à l'autre, cette filière bénéficie d'une position stratégique pour recourir au mode ferroviaire. Si plus de 350 000 tonnes passent aujourd'hui par ce mode, des perspectives d'intensification des trafics semblent envisageables avec la réhabilitation / réactivation d'infrastructures (ITE notamment). Elle bénéficie de plans de transports adaptés et d'un savoir-faire pour faire appel au rail.
- **Chimie et matières dangereuses** : à la lumière des bassins industriels de production en région (Bec d'Ambès-Bassens, Bassin de Lacq) et des volumes produits, le mode ferroviaire semble bénéficier d'un potentiel pour accroître ses trafics et limiter autant que possible le transport routier. La fiabilisation du transport ferroviaire et l'état des infrastructures (ITE notamment) sont aussi les maîtres-mots.

S'agissant du **transport combiné**, celui-ci bénéficie d'une réelle dynamique sur les dernières années (hors 2023), avec un objectif national annoncé de triplement des trafics. A l'échelle régionale, des perspectives existent pour renforcer ses trafics et constituer de nouvelles liaisons pour des flux longue distance, soit à partir des sites emblématiques existants (à renforcer), soit à partir de modèles organisationnels renouvelés (exemple : conventions d'occupation temporaire de gare marchandises, de type Puyoô).



	<b>Filière Carriers et industries cimentières</b>	<b>Filière céréalière</b>	<b>Filière Chimie et matières dangereuses</b>	<b>Filière Bois</b>	<b>Filière Grande distribution</b>
<b>Trafics actuels (illustrations)</b>	Plusieurs millions de tonnes annuelles réparties sur 3 carriers emblématiques	1,2 M de tonnes de céréales traitées sur le port de la Rochelle en 2022	40 % de la production d’Ethanol transite par le Rail (VertexBioEnergy) Engrais transformé à l’export	Flux entrants (pâte blanchie) transitant par le rail entre La Rochelle et Facture Transport occasionnel de bois lors d’aléas climatiques	Trafics anecdotiques voire inexistants
<b>Enjeux Logistiques</b>	Trains privilégiés sur de longue distance (+300km) pour la fourniture de roches massives notamment	La région produit principalement du maïs (sud de la NA), le blé exporté en particulier depuis le port de la Rochelle provient des régions avoisinantes (Centre-Val de Loire en particulier)	Bec d’Ambès/Bassens Bassin de Lacq en tant que sites mobilisables pour du trafic ferroviaire	De nombreux produits, premiers (bois rond, bois-énergie) ou transformés sur la région	Profils des chargeurs très différenciés au sein de cette filière
	ITE des clients mal entretenues, voire pas assez longues ; cours de marchandises ferroviaires et portuaires pas assez longues	Au total sur la région, 26 silos céréalières sont embranchés au mode ferroviaire, seulement 11 utilisaient le mode ferroviaire au moment de la récolte des données. Parmi les 15 autres silos, 10 embranchements sont en mauvais état, 5 inutilisables.	Ferroviaire mobilisable à l’export (surtout) ainsi que pour les approvisionnements (cas du maïs)	Le bois massif peut être occasionnellement transporté par train à travers la France lors de flux exceptionnels (épidémies végétales, tempêtes, mégafeux), par exemple à partir du bassin landais ou de l’Est de la France	3 centrales d’achat alimentaires sont embranchées en NA, mais aucune n’est utilisatrice du rail
	Besoins de plateformes de déchargement, y compris en urbain	Les ITE embranchées expédient environ 350 000 tonnes chaque année de céréales, très majoritairement vers le port de la Rochelle,	L’éthanol est conditionné en wagons-citernes (80 à 85 m³), là où les citernes routières ont une capacité d’environ 35 m³		Transport d’eau identifié comme potentiel de trafics mais pérennité du flux en question
<b>Bilan / Perspectives</b>	Trafics en hausse (tendance) malgré une baisse générale d’activité	Trafics en hausse sur la période récente (2022) mais conjoncture mondiale prépondérante + effets du réchauffement climatique	De grands volumes produits tout au long de l’année et de manière stable à Lacq : une base favorable au transport ferroviaire	Recherche de circuits courts des clients (RSE) peu compatibles avec les critères de performance du rail	Stratégies de décarbonation activées par les grandes enseignes de distribution
	Plans de transport stabilisés sur le temps long	Infrastructures (ITE) à mettre à niveau, réactiver, comme opportunité de consolidation des trafics	Enjeu de fiabilisation du transport ferroviaire qui permettra d’en augmenter la part modale + qualité des ITE à renforcer	Perspectives de trafic permise par la hausse des coûts de l’énergie et favorable au rail ?	Plateformes de cross-docking recherchées par des chargeurs



## 5.2 Leviers mobilisables pour renforcer le recours aux modes alternatifs

Cette dernière section s'attache à identifier des pistes susceptibles d'être activées sur le territoire pour accroître le recours aux modes alternatifs. Sans revenir sur les enjeux inhérents à la qualité de service ou à la capacité ferroviaire, il s'agit de décliner d'autres leviers prépondérants que sont la **mise en réseau des acteurs** ainsi que les **outils numériques** en tant qu'opportunité de rencontre de l'offre et de la demande.

### 5.2.1 Mise en réseau des acteurs

Lorsqu'il s'agit de créer des réseaux d'acteurs de la logistique, pour fédérer autour de l'enjeu de report modal notamment, différentes entités existent et servent des objectifs variés. Deux types d'écosystèmes territoriaux d'intérêt peuvent être spécifiquement pointés : les Démarches d'axes ainsi que les Clusters spécialisés (d'autres structures sont aussi présentées en annexes).

- Démarches d'axes

Les démarches d'axes peuvent prendre la forme d'association ou de fédération, permettant le regroupement de ports maritimes, fluviaux et autres infrastructures massifiées sur un même grand axe (axe Seine, axe Méditerranée-Rhône-Saône, ...) afin de faciliter l'organisation des flux logistiques et le développement des trafics multimodaux. En Nouvelle-Aquitaine, l'association **Aquitania Ports Link**, créée en 2022, permet de faire le lien entre les quatre ports de la région : le Grand Port Maritime de La Rochelle, le port Charente Atlantique, le Grand Port Maritime de Bordeaux et le port de Bayonne. Un des objectifs de l'association est notamment la **promotion des énergies bas carbone** pour le transport du fret.

- Clusters supply chain

Les clusters supply chain représentent des communautés professionnelles, le plus souvent regroupées en associations, au service de la filière logistique. En fédérant les acteurs de la logistique, ces clusters ont pour objectifs d'améliorer la compétitivité du secteur et de mettre en œuvre des mutations énergétiques et collaboratives. En plus de cela, ces structures permettent également de favoriser le report modal. C'est le cas du cluster **Ferro Campus**, basé en Nouvelle-Aquitaine, qui se focalise sur le ferroviaire et qui a pour objectifs de fluidifier les échanges entre les acteurs de la filière et de soutenir l'innovation. Le cluster est notamment impliqué sur les projets Train Léger Innovant et Nouvelle Signalisation Ferroviaire Frugale, tous deux issus du programme Investissement d'Avenir, porté par le ministère des Transports.

## 5.2.2 Outils numériques

Le recours à des outils numériques semble constituer une belle opportunité pour favoriser le report modal en permettant notamment la visualisation de l'offre et de la demande sur le territoire, et pour fluidifier la mise en relation des acteurs (donneurs d'ordre et transporteurs).

Des solutions numériques existent sur le marché mais étant développées par des acteurs privés, l'accès à ces outils est restreint pour un utilisateur lambda. Cependant, ce n'est pas le cas de la **plateforme Appel d'Air, développée par l'association AI Cargo**, dans le cadre d'un projet CEE (Certificats Economie d'Energie). Un focus sur ce programme est réalisé en suivant (d'autres outils, sans doute moins emblématiques pour la présente réflexion, sont présentés en annexes).

Le programme Appel d'Air vise en effet à sensibiliser, accompagner et engager les acteurs professionnels du transport et de la logistique vers l'assistance numérique au report modal ferroviaire et fluvial. Pour ce faire, l'**outil CUMULUS** développé par l'association, s'appuie sur l'Intelligence Artificielle, pour tester instantanément l'éligibilité de flux réguliers aux services ferroviaires et fluviaux existants. Aujourd'hui, une centaine d'acteurs utilisent gratuitement la plateforme à l'échelle nationale pour visualiser quels flux routiers pourraient être reportés vers des modes alternatifs sur cinq jours glissants, en disposant des horaires appropriés, de la liste des opérateurs correspondants et de la réduction d'émissions CO<sub>2</sub> associée. Pour ce faire, il s'agit de saisir leurs flux logistiques de manière anonyme sur la plateforme et CUMULUS affiche ensuite les différentes possibilités :

La distance entre l'enlèvement et la destination est d'environ 598 km par la route soit 42 501 gCO<sub>2</sub> par tonne.  
Les résultats contiennent **10 reports modaux**.

2024-03-12 (2)	2024-03-13 (2)	2024-03-14 (2)	<b>2024-03-15 (2)</b>	2024-03-16 (0)	2024-03-17 (0)	2024-03-18 (2)
Mode	Opérateur	Liaison	Horaires	Distances	Émissions CO <sub>2</sub>	
	NOVATRANS	VALENTON → BORDEAUX Caisse mobile 45' Conteneur 40' + 1	15/03/2024 à 18:30 J+3 à 06:30	Pré ach. : 15 km Traction : 649 km Post ach. : 9 km	- 82 % d'émissions CO <sub>2</sub>	
	T3M	VALENTON → BORDEAUX Caisse mobile 45' Conteneur 40' + 1	15/03/2024 à 19:50 J+3 à 05:00	Pré ach. : 15 km Traction : 649 km Post ach. : 9 km	- 82 % d'émissions CO <sub>2</sub>	

*Affichage des solutions de report modal par l'outil numérique CUMULUS*

Cet outil s'adresse également aux opérateurs fluviaux et ferroviaires en mutualisant les données des différents chargeurs/commissionnaire de transport (toujours de manière anonymisée) et en proposant de nouveaux axes ferroviaire ou fluvial, considérant les flux routiers identifiés comme non éligibles au report modal.

La plateforme Appel d'Air agit ici comme un **tiers de confiance neutre**, permettant de répondre à un des grands enjeux de la logistique d'aujourd'hui : comment convaincre les chargeurs de mutualiser leurs

expéditions ? La collecte de données sur l'outil Cumulus se faisant de manière gratuite, sécurisée et anonyme, permet de proposer aux chargeurs des solutions de report modal sur leurs flux éligibles et dans le même temps d'atteindre des taux de remplissage important. L'application entend ainsi proposer des pistes pour optimiser les flux mais également pour réduire les voyages à vide, abordant ainsi à la fois les enjeux écologiques et économiques.

Les objectifs poursuivis par le projet sont de **faire adhérer 250 entreprises** au programme et de **favoriser le report modal de 2 milliards de tonnes.km** d'ici fin 2025. Comme pour tous les outils, la propension des territoires et des acteurs à s'emparer de celui-ci et à partager leurs informations, est la clé de réussite pour disposer d'informations fiables et utiles pour les professionnels.

## 6 ANNEXES

### → Mise en réseau – démarches d'axes

**Norlink** : est une fédération constituée des associations Norlink Port, Norlink Fluvial, Norlink Ferroviaire et Euralogistique. La fédération regroupe une vingtaine de ports et sites portuaires situés dans les **Hauts-de-France**.

Services : cartographie multimodale "[easy-multimodal](#)", prêts aux bateliers pour rénovation ou construction de bateaux, animation de communautés et conseils logistiques.

**Medlink Ports** : est une association, première entité fluvio-portuaire française qui regroupe les ports maritimes et intérieurs de **l'axe Méditerranée-Rhône-Saône**, ainsi que les gestionnaires et développeurs d'infrastructures massifiées de l'axe. Des partenaires extérieurs peuvent s'associer : opérateurs de terminaux, opérateurs fluviaux, opérateurs ferroviaires, chargeurs, etc.

Services : accompagnement du transport massifié grâce à un réseau interconnecté qui bénéficie de tous les modes de transport : fleuve et canal, rail, mer, route.

**HAROPA port** : est un groupement composé de trois directions territoriales (Paris, Le Havre, Rouen) et de quatre agences portuaires, sur **l'axe Seine**. 1<sup>er</sup> hub logistique de France, il regroupe transport de marchandises et de passagers. Un des objectifs stratégiques de la structure à horizon 2025 concerne un report modal de 40% sur le vrac et de 20% sur les conteneurs. Les transports routiers sont également pris en compte dans la démarche de multimodalité avec différents services proposés sur les sites (bornes de recharges énergies alternatives, implantation, zone de stationnement PL, ...).

Services : démarche collaborative avec l'ensemble des acteurs de la supply chain, identification des coûts et impacts environnementaux de chaque maillon, partage des pistes d'amélioration et d'optimisation et des indicateurs-clé de performance (ou *key performance indicators* – KPIs).

**Aquitania Ports Link** : est une association formée en 2022 pour constituer une démarche d'axe entre les quatre ports de la région : le Grand Port Maritime de La Rochelle, le port Charente Atlantique, le Grand Port Maritime de Bordeaux et le port de Bayonne, avec le support de la Région Nouvelle Aquitaine ainsi que de la Chambre des Commerces et de l'Industrie.

L'un des objectifs de l'association est de promouvoir le réseau à l'international, mais également de concourir à la massification du transport de marchandises par voie maritime et de pré ou post-acheminements multimodaux.

De plus, l'association souhaite promouvoir les énergies bas carbone comme l'hydrogène. Dans ce cadre, l'association était représentée lors du forum Hyvolution 2023 et lors du forum Shipping Days à La Rochelle.

### → Mise en réseau – pôles de compétitivité

**i-Trans** est un pôle de compétitivité traitant des mobilités décarbonées et connectées situé dans **les Hauts-de-France**. Travaillant dans les domaines du ferroviaire et du fret notamment, la structure anime un réseau d'acteurs pour favoriser l'innovation. Un focus particulier sur le ferroviaire est proposé via un partenariat avec Railenium.

Services : permet de faire émerger, financer et structurer des capacités de Recherches & Développement, labellise des projets de R&D&I collaboratifs, accompagne les innovations sur le marché.

**CARA** est un pôle de compétitivité ayant pour mission d'accompagner les mutations des systèmes de transport de personnes et de marchandises localisée en région **Auvergne-Rhône-Alpes**. Notamment travaillant dans les domaines du transport ferroviaire et fluvial, CARA anime un réseau de plus de 400 adhérents et favorise le développement de nouvelles innovations.

Services : veille d'appel à projet, organisation de Think Tank et de groupes de travail, labellisation et accompagnement de projet innovants.

**ID4MOBILITY** est un pôle de compétitivité travaillant pour les acteurs de la mobilité (présente en **Nouvelle Aquitaine depuis 2020**). L'objectif premier est de mettre l'innovation collaborative au service des transitions de la mobilité terrestre. Les domaines de la logistique et du transport ferroviaire font partie de leur domaine d'expertise.

Services : Expertise & Développement, Innovation & Europe, Industrie & Croissance

### → Mise en réseau – cluster supply chain

**Logistique Seine Normandie** constitue une communauté professionnelle au service de la filière logistique. Ses 200 membres travaillent pour la valorisation et la compétitivité de la logistique normande.

Services : fédération d'un réseau d'acteurs engagés pour la supply chain, aide au développement des activités logistiques, accompagnement des stratégies RSE, valorisation des métiers de la filière, accompagnement du processus d'innovation et ancrage dans le territoire normand.

**Le Pôle d'Intelligence Logistique** est un réseau associatif fédérant les acteurs de la logistique en Rhône Alpes. L'objectif du cluster est d'améliorer la compétitivité du secteur et construire la logistique de demain.

Services : fédérer le réseau, piloter des projets, promouvoir les métiers de la logistique et créer des ressources pour les acteurs de son réseau (manuels de bonnes pratiques, livres blancs, fiches réflexes, ...).

**Ten Log** permet de réunir les acteurs de la logistique en région Occitanie et a pour mission de faire de la logistique et des transports une filière exemplaire. Ses missions sont la mise en œuvre des mutations énergétiques et digitale ainsi que la favorisation du report modal.

Services : expertises dans le foncier logistique, la logistique multimodale, la transition énergétique et la mutation numérique

**FerroCampus** est un centre d'expertise dédié au ferroviaire implanté à Saintes. Le centre propose des pôles de formation (via leur plateforme Métiers du Ferroviaire), d'innovation et de transfert de technologie. Rassemblant une cinquantaine d'acteurs clés du ferroviaire, l'ambition du FerroCampus est de fluidifier les échanges entre industriels, entreprises, acteurs de la formation, acteurs publics, aux niveaux régional, national, et même européen.

En plus de faire partie d'un des grands projets structurants du Contrat de Plan Etat Région 2021-2027 de la Nouvelle Aquitaine, FerroCampus est engagé dans deux projets d'envergure de l'Appel à Manifestation d'Intérêt « Digitalisation et Décarbonation des Transports » porté par le ministère des Transports issus du programme d'Investissements d'Avenir n°4 :

- Train Léger Innovant (TLI), piloté par SNCF Innovation qui associe Ferrocampus, Thales, Alstom, Caf, Faiveley, Railenium, Capgemini, Cerema, Texelis et Ektacom. Ce programme vise à proposer de nouvelles solutions intégrées (matériels roulants décarbonés de nouvelle génération et infrastructures de desserte) pour proposer, d'ici 2030, aux autorités organisatrices des mobilités des solutions à même de faciliter les dessertes fines de leurs territoires en réduisant les coûts de 30 %.
- Nouvelle Signalisation Ferroviaire Frugale (NS2F), piloté par Thales Innovation (Groupe HITACHI) qui associe Ferrocampus, Geosat, Setec et Clearcy. Ce programme porte spécifiquement sur les enjeux de réhabilitation des infrastructures de desserte fine des territoires (nouvelles signalétiques, automatisation, sécurisation des passages à niveaux...).

## → Mise en réseau – les ORT

Les **Observatoires Régionaux des Transports** sont des structures permettant l'animation du secteur économique des transports à l'échelle régionale. Pour cela, ils ont des objectifs tels que la transmission d'information, la valorisation et la capitalisation des connaissances partagées et la mise en relation des différents acteurs du secteur.

### **ORT&L Grand Est - Zoom sur la conférence logistique**

5 ateliers thématiques organisés avec l'écosystème entre septembre 2023 et mai 2024 : une feuille de route composée de 6 ambitions et 17 actions à mettre en œuvre (<https://www.logistique-grandest.fr/feuille-de-route/>)

Parmi les suites à la Conférence, le ministre des Transports a missionné la Préfète de région d'une mission portant, d'une part, sur la structuration des acteurs économiques de la filière et, d'autre part, sur l'intérêt de mettre en place une délégation d'axe et un conseil de coordination interportuaire et logistique

En Pays de la Loire, les **mardis de l'ORTM** reposent sur l'intervention d'experts et de témoins lors de conférence, proposant à chaque participant un soutien pour réfléchir sur les sujets abordés. Trois sessions sont organisées chaque année, alternant entre le thème des marchandises et celui des voyageurs. Quelques exemples des thématiques précédemment abordées :

- « *Comment réinventer une logistique durable pour l'attractivité de nos campagnes ?* » en 2023
- « *Quelles solutions et perspectives pour les livraisons en ville ?* » en 2016
- « *Le renouveau du transport fluvial sur l'estuaire de la Loire* » en 2014

## → Mise en réseau - Zoom sur quelques projets inspirants

Le **Programme Ligne verte - piloté par le Pil'es** vise l'optimisation logistique via le report modal et la massification des flux. Pour cela, il a pour objectif la compréhension des freins à l'utilisation des alternatives au tout routier diesel et la mise en place d'outils pour lever ces freins. Les outils développés sont les suivants :

- Phase 1 : commencer une démarche en utilisant du transport modal : simulateur coûts complets/mode de transport, liste des acteurs et des offres proposées sur le report modal, présentation des dispositifs de réduction des émissions GES ;
- Phase 2 : utilisation du multimodal et pérennisation de la démarche : fonctionnalités nécessaires au partage des data entre partenaires et liste des outils de partage des données et de leurs fonctionnalités.

**Atlas des plateformes multimodales ORT&L Grand Est** : une vingtaine de sites inventoriés pour partager leurs caractéristiques techniques, les services proposés, bénéficier d'un point d'entrée contact commercial : <https://www.logistique-grandest.fr/feuille-de-route/>



Captures tirées de l'atlas des plateformes multimodales

Le **Groupe National des Transports Combinés** publie tous les ans son **plan de transport** qui recense les acteurs du transport fluvial et ferroviaire permettant aux transporteurs routiers et aux chargeurs de mieux connaître les acteurs du transport combiné et d'encourager le recours à de telles pratiques. Le plan 2024 regroupe 14 acteurs, adhérents du GNTC parmi lesquels on peut retrouver : Ambrogio, le Groupe Combronde, Naviland Cargo, Novatrans ou encore T3M (acteurs opérants notamment en **Nouvelle-Aquitaine**).

## ➔ Mise en réseau – Appel à projet CEE ReMoVe

ReMoVe est un appel à projet financé par les **Certificats d'Economie d'Énergie (CEE)** qui vise à accélérer le report modal des marchandises de la route vers un mode de transport massifié et à accompagner les lauréats du projet vers une amélioration des performances énergétiques / environnementales de leurs flottes de véhicules. Deux dispositifs sont mis en place dans le cadre de cet AAP : LOG-te pour la transition énergétique des flottes de transport massifié et **REMO en faveur du report modal de la route vers le transport fluvial et ferroviaire**. Le dispositif REMO permettra la **sensibilisation** des transporteurs routiers au report modal, **l'accompagnement d'opérations** visant à effectuer un report modal qui cherche à passer notamment par les ports français et le **développement d'un écolabel** des chaînes logistiques multimodales.

### Actions menées via le dispositif REMO :

- Mise en place de séances de sensibilisation par des acteurs tels que AUTF, TR Services, FNTR ou encore TLF Services
- Formation aux spécificités d'un ou plusieurs modes massifiés
- Soutien à la réalisation d'étude de schémas de transport

- Soutien financier pour compenser les surcoûts des modes alternatifs (via un appel à manifestations d'intérêt)

### Chiffres clés (pour le dispositif REMO)

- **674 donneurs d'ordre** sensibilisés
- **200 responsables** formés au transport massifié
- **25 actions** d'incitation financière expérimentée pour le report modal
- Plus de **2 millions d'euros** (HT) financé par les CEE

### → Mise en réseau – Programme EVE

Le programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement – Transport et Logistique), porté par l'ADEME, Eco CO2 et les organisations professionnelles du transport, accompagne les entreprises du secteur du transport et de la logistique dans la réduction de leur impact environnemental. Il s'adresse aux chargeurs, commissionnaires de transport et transporteurs routiers, y compris les transporteurs de voyageurs.

EVE vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les polluants atmosphériques en encourageant des pratiques vertueuses (report modal, transition énergétique). Les entreprises participantes bénéficient d'outils pour évaluer leurs émissions, d'une méthodologie éprouvée et d'un accompagnement personnalisé pour suivre leurs progrès. Ce programme fonctionne par un système de démarche volontaire et de labellisation des entreprises participant au programme. Il se décline notamment en 3 démarches spécifiques, visant différents types d'acteurs :

- **FRET21** : destiné aux chargeurs, il les aide à intégrer l'impact des transports dans leur démarche de responsabilité sociétale des entreprises (RSE), via un plan d'action personnalisé.
- **EVcom** : offre aux commissionnaires de transport les outils nécessaires pour agir avec leurs partenaires en faveur de l'environnement, via une auto-évaluation et un diagnostic CO<sub>2</sub> aboutissant à une charte d'engagement.
- **Objectif CO<sub>2</sub>** : soutient les transporteurs routiers et les grossistes dans leur démarche de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques.

En favorisant l'optimisation logistique et en encourageant des stratégies d'achats responsables, le programme EVE favorise le recours accru à des modes de transport moins polluants, tels que le rail, et s'inscrit dans les actions visant à réduire l'empreinte carbone des activités de transport et logistique.<sup>40</sup>

## → Outils numériques - AI Cargo et le programme Appel d'aiR

L'association AI Cargo est porteuse du **programme national Appel d'aiR** qui vise à **sensibiliser, accompagner et engager** les acteurs professionnels du transport et de la logistique (entreprises ferroviaires, commissionnaires, transporteurs et chargeurs) **vers l'assistance numérique au report modal ferroviaire et fluvial**. Dans ce cadre, une **plateforme numérique permettant de favoriser le report modal** est développée par l'association. Le programme est prévu sur une période de trois ans (2022-2025) et profite de financements venant des **Certificats d'Economies d'Energies (CEE)**.

Apport de l'outil numérique :

- Pour les chargeurs et commissionnaires : recherche de solutions alternatives à un ordre de transport routier via l'analyse des réseaux existants pour une **qualification des opportunités de report modal** pour les envois isolés.
- Pour les opérateurs fluviaux et ferroviaire : assistance numérique pour le **développement de nouvelles lignes** via une mutualisation de données anonymisées et la proposition de nouveaux axes train/fluvial avec analyse technico-économique.
- Les services proposés sont enrichis avec des données **fiables, sécurisées et anonymisées**. Les résultats sont exhaustifs et affichés en **temps réel**. Les services sont **personnalisés et adaptés** aux particularités de chacun.

Chiffres clés :

- **895 k€ HT** financé par les CEE pour le développement de la plateforme numérique
- Objectif de sensibilisation de **4 000 entreprises** et de labellisation de 250 entreprises
- Volonté d'assister numériquement l'équivalent de **2 milliards de tonnes.kilomètres** pour le report modal et fluvial

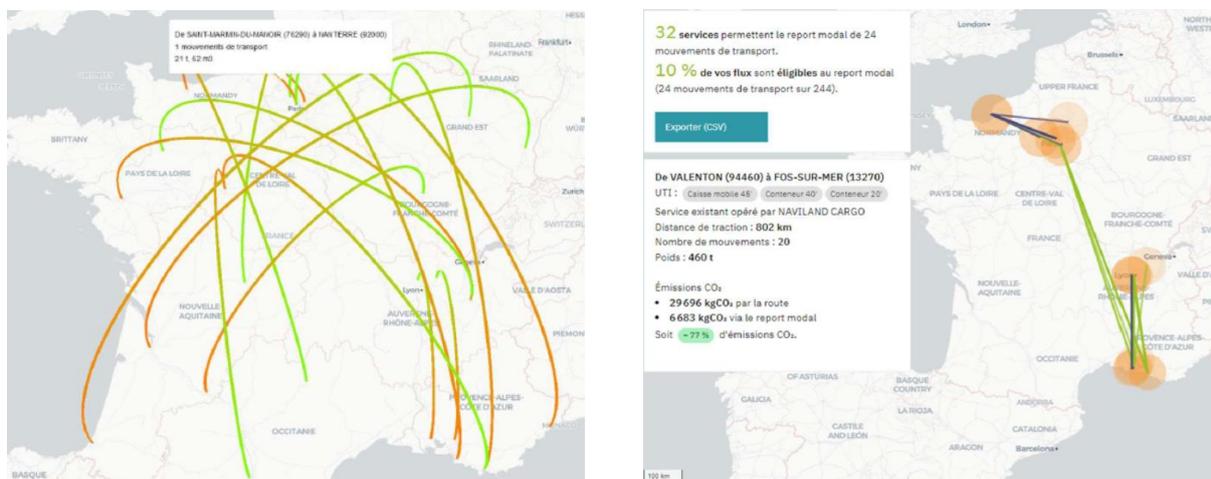
La plateforme est **ouverte au grand public** qui peut tester les fonctionnalités du site, de manière limitée (5 recherches de report modal maximum). Si les services paraissent intéressants, il faut ensuite rattacher son entreprise à la plateforme et **autoriser un échange de données**. Cela permettra d'enrichir la base de données de CUMULUS et de favoriser la création de nouvelles connexions.

---

<sup>40</sup> Engagements Volontaires pour l'Environnement – Transport et logistique. Consulté le 22 janvier 2025. URL : <https://www.eve-transport-logistique.fr/>

Les services proposés par la plateforme sont les suivants :

- Moteur de **recherche pour les services fluviaux et ferroviaire existants** > seul service accessible au grand public.
- **Test de l'éligibilité des flux routiers au report modal** > pour cela, les flux existants doivent être rentrés dans la plateforme par la société de transport.
- **Recherche des services multimodaux prospectifs** > recherche qui se fait sur la base du test de l'éligibilité, en proposant de nouvelles connexions, entre des infrastructures existantes, pour les flux routiers non éligibles.



## ➔ Outils numériques - Haropa Port et l'outil MultiLand

Haropa Port (vu précédemment), dans sa stratégie pour la favorisation du report modal, développe l'outil **MultiLand**, dédié à la **planification du transport multimodal**. Accessible par les clients d'Haropa Port, cet outil permet de comparer les gains économiques et environnementaux obtenus grâce au report modal, fluvial ou ferroviaire, réalisé depuis les plateformes de l'axe seine depuis la France. En plus de cela, le port propose des outils d'aide à la navigation pour les transporteurs de fret, **SIF Seine** (en partenariat avec VNF) et **Optiroute**, un outil permettant d'améliorer les conditions d'accueil et de transit des poids lourds dans la zone industrialo-portuaire. En addition aux outils numériques développé par le port, des cartes permettent aux opérateurs transitant par la plateforme portuaire de prévoir leur report modal et l'acheminement des marchandises de manière simplifiée.



→ Liste des acteurs interrogés dans le cadre de la mission

Date	Typologie	Structure interrogée
2021 Semestre 1	Opérateur de Transport	<b>CAPTRAIN</b>
2021 Semestre 1 2023 Semestre 2	Plateforme de transport	<b>Grand Port Maritime de Bordeaux</b>
2021 Semestre 1 2024 Semestre 1	Plateforme de transport	<b>Grand Port Maritime de La Rochelle</b>
2021 Semestre 1	Opérateur de Transport	<b>Naviland Cargo</b>
2021 Semestre 1	Opérateur de Transport	<b>Novatrans</b>
2021 Semestre 1	Opérateur de Transport	<b>Fret SNCF</b>
2021 Semestre 1	Chargeur	<b>Maisons de Cognac</b>
2021 Semestre 2	Plateforme de transport	<b>Niort Terminal (CCI des Deux-Sèvres)</b>
2021 Semestre 2	Gestionnaire de Réseau	<b>SNCF Réseau</b>

2021 Semestre 2	Plateforme de transport	<b>Centre Européen du Fret Mouguerre</b>
2021 Semestre 2	Plateforme de transport	<b>Gare de Triage d'Hourcade</b>
2022 Semestre 2	Chargeur Groupement professionnel	<b>France Chimie Nouvelle-Aquitaine</b>
2022 Semestre 2	Chargeur	<b>Carrières Roy</b>
2023 Semestre 1	Collectivité	<b>Région Nouvelle-Aquitaine (thématique de la filière bois)</b>
2023 Semestre 1	Chargeur	<b>Carrières de Thiviers</b>
2023 Semestre 1	Chargeur	<b>Danone</b>
2023 Semestre 1	Chargeur	<b>Vertex BioEnergy (Complexe chimique de Lacq)</b>
2023 Semestre 1	Chargeur	<b>Alliance Forêt Bois</b>
2023 Semestre 1	Chargeur	<b>Smurfit Kappa - Comptoir du Pin</b>
2023 Semestre 2	Chargeur	<b>SISP Liquides</b>

2024 Semestre 1	Opérateur de Transport Groupement professionnel	<b>Groupement National des Transports Combinés</b>
2024 Semestre 1	Opérateur de Transport	<b>GEODIS (Cour de Marchandises de Puyoô)</b>