« Nous réalisons des **études sur-mesure**
pour apporter des solutions à vos besoins en mobilité des marchandises depuis 1995. »

Analyse des flux routiers de marchandises en Nouvelle-Aquitaine et potentiel de report modal

21 mai 2021

Diagnostic TRM « Phase 1 »

Sommaire

- Rappel de la méthodologie
- Diagnostic des flux routiers de marchandises : données principales
  - Flux internes à la Nouvelle-Aquitaine
  - Flux d'échanges avec les autres régions
  - Flux de transit
  - Perspectives d'évolutions des flux
  - Projections en Nouvelle-Aquitaine
  - Bilan du diagnostic (Phase 1)
- Entretiens « ferroviaire » (Phase 2)

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

RAPPEL DE LA MÉTHODOLOGIE

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Phase 1 : Analyse des flux routiers en NA

1 Analyse des flux routiers

☑ Exploitation des données SITRAM

Extraction des données SITRAM sur les 10/15 dernières années sur le périmètre de la Région Nouvelle-Aquitaine, ainsi que sur les régions voisines afin d'identifier les flux de transit.

☑ Exploitation des données de comptages

Trafic routier des réseaux autoroutier non concédé, national et départemental (source Open Data) et autres sources disponibles

☑ Estimation de l'évolution 2030 et 2050

Croisement des données SITRAM et des projections issues de Modev, à l'échelle nationale et régionale (cf. rapport THEMA de juillet 2016)

- Structure des flux
- Volume des flux
- Cartographie des flux
- Types de marchandises
- Evolution de la demande

Rapport d'analyse

Objectifs :

- Disposer d'une structure des flux routiers de marchandises sur le territoire, selon leurs **origines/destinations** (flux internes et flux d'échanges) ainsi que les **tonnages par typologies de marchandises**. Il s'agira en outre de proposer une vision des tonnages attendus aux **horizons 2030 et 2050** à partir d'hypothèses nationales existantes

Besoins éventuels ?

- Données et rapports récents sur le territoire d'études (chiffres, localisation des PF et zones logistiques, etc.).
- Eléments de contexte utiles pour initier la mission ?

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Phase 2 : Transport ferroviaire en NA

2 Transport ferroviaire en N-Aq.

- ☑ Analyse bibliographique Transport Combiné

  *Recherches bibliographiques permettant de recenser l'**ensemble** des leviers susceptibles de favoriser le développement du transport combiné (coûts, gains pour la collectivité, mesures incitatives, etc.)*

- ☑ Exploitation Base ITE3000

- ☑ Entretiens opérateurs ferroviaire / TC (X12)

  *Analyse de l'**offre** de transport ferroviaire actuelle (plateformes / Opérateurs / trafics).*

  Identification de typologies de clients potentiels / variables clés et paramètres en faveur du transport ferroviaire

Offre ferroviaire | Leviers / atouts | Critères de pertinence | Types de marchandises | Volume de flux

Rapport d'analyse

Objectifs :

- Mieux **connaître le transport ferroviaire** (offre de services, infrastructures, acteurs) ainsi que **son usage** sur le territoire d'étude,
- Identifier les **verrous** au recours du mode ferroviaire et an**alyser les perspectives et leviers** pour améliorer son usage

Besoins éventuels ?

- **Validation de la liste des entretiens** (12) et **contacts** :
  - Grand Port Autonome de la Rochelle,
  - Grand Port Autonome de Bordeaux,
  - OFP Atlantique
  - Novatrans, située au Centre Européen Fret de Mouguères
  - Fret SNCF
  - EuroCargo Rail
  - SNCF Réseau
  - Chargeur
  - Site de transport combiné de Cognac

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Phase 3 : Potentiel de report modal

3 Potentiel de développement du fret ferroviaire via le report route-rail et potentiel de report vers le maritime

- ☑ Entretiens filières de marchandises (X10)
  Focus sur les filières à potentiel identifiées en phase 1 & 2 et réalisation d'entretiens (chargeurs / commissionnaires) pour appréhender les leviers d'un report modal
- ☑ Retours d'expériences de clusters locaux
  Mise en lumière des solutions / outils déployés dans d'autres contextes régionaux pour inciter des chargeurs et engager un report modal (Medlink, Norlink, Haropa, Clusters logistiques, ORT, etc.).
- ☑ Critères de pertinence ferroviaire / maritime
  Identification des variables clés en faveur du ferroviaire ou du maritime (infra, volumes cibles, O/D, distance, etc.) pour estimation des trafics reportables
- ☑ Méthode d'animation collaborative
  Formalisation d'une méthode d'animation duplicable sur tout le territoire régional (principe de zonage) et organisation d'un premier atelier spécifique pour lancer la dynamique

Estimation des trafics reportables de la route vers le ferroviaire

Estimation des trafics reportables de la route vers le maritime

Initialisation d'une dynamique concrète avec l'écosystème régional

Rapport d'analyse

COPIL final

Atelier collaboratif

Objectifs :

- Evaluer les trafics potentiellement reportables de la route vers le ferroviaire et vers le maritime en Nouvelle-Aquitaine.
- Etablir des modalités d'animation spécifiques pour créer de nouvelles synergies / opportunités entre les acteurs.

Besoins éventuels ?

- Non identifiés à ce stade

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

DIAGNOSTIC DES FLUX ROUTIERS DE MARCHANDISES : DONNÉES PRINCIPALES

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Données principales

Flux internes

- Flux de marchandises **en provenance et à destination de la Nouvelle-Aquitaine**
- Représentent **162 179 149** tonnes en 2018

Flux d'échanges

- Flux de marchandises **en provenance ou à destination d'autres régions**
- Représentent **54 068 840** tonnes en 2018

Flux de transit

- Flux de marchandises **en provenance et à destination d'autres régions ou pays**
- Volumes difficilement quantifiables

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

FLUX INTERNES

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

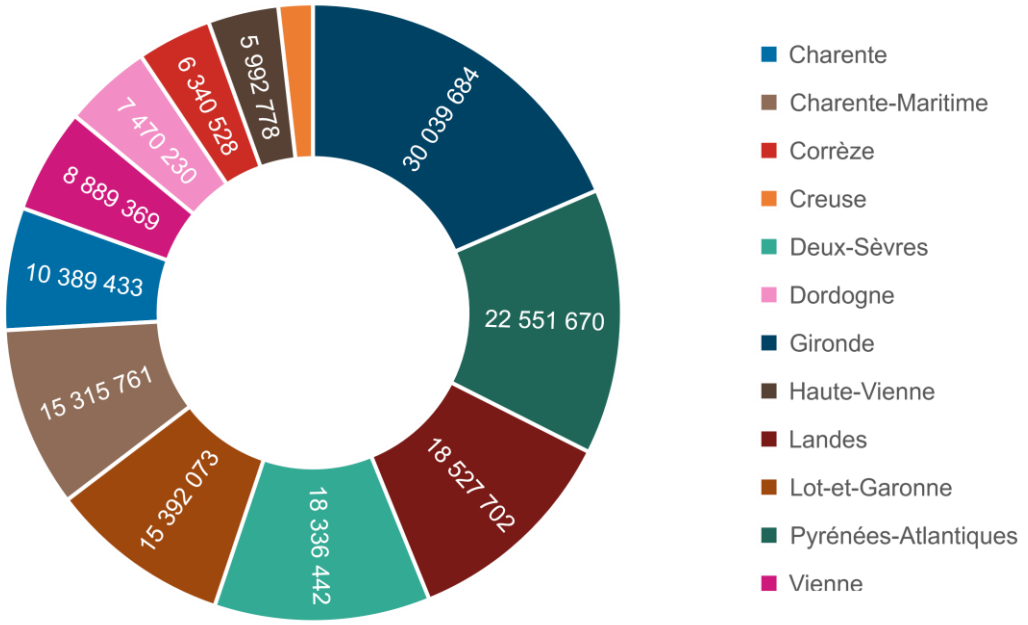
Volumes de marchandises circulant en interne à la Région

162 176 859 tonnes de marchandises transportées dans la Région.

La **Gironde est le plus gros émetteur** de **tonnes** de marchandises en Nouvelle-Aquitaine (flux interne), suivi par les Pyrénées-Atlantiques, les Landes et les Deux-Sèvres.

À l'inverse, la Creuse, la Haute-Vienne et la Corrèze sont beaucoup moins impactantes.

Tonnes transportées en interne à la région Nouvelle-Aquitaine en 2018



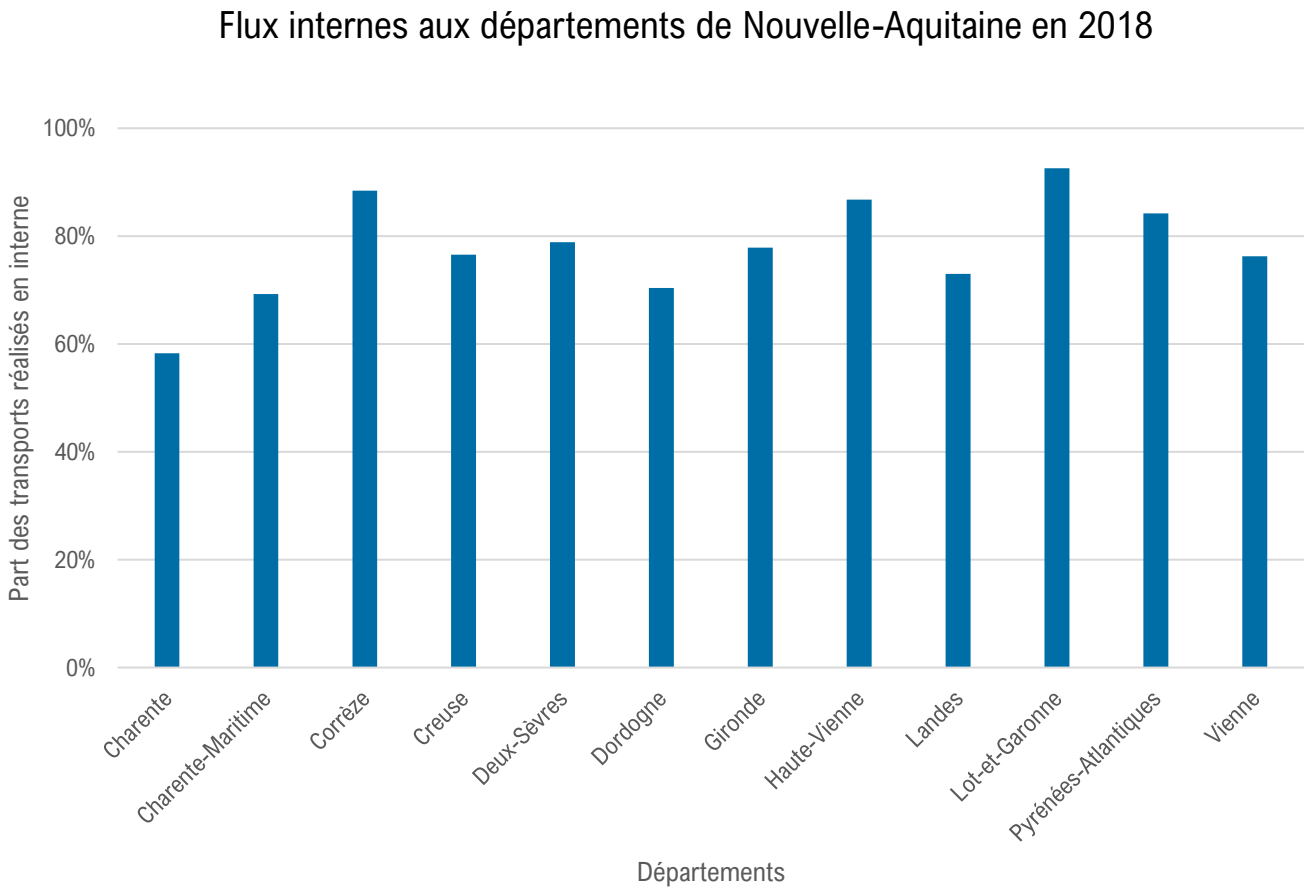
Réalisation : Interface Transport 2021

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Flux intradépartementaux en Nouvelle-Aquitaine

En Nouvelle-Aquitaine, la **majorité des flux** ont lieu en **interne** aux départements (78 %).
Le transport de marchandises se fait essentiellement sur de courtes distances.

- Le **Lot-et-Garonne** et la **Corrèze** sont les deux départements qui réalisent **le plus de transport en interne**, autour de 90 %.
- À l'inverse, la **Charente** (moins de 60 % de flux internes), **la Charente-Maritime et la Dordogne sont les départements** qui **échangent le plus** avec les départements voisins.



Réalisation : Interface Transport 2021

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Flux interdépartementaux

Le trafic interdépartemental connait une **augmentation de 6,8 % entre 2017 et 2018**.

Toutefois, il reste inférieur aux trafics intradépartementaux et représente **moins de 36 000 milliers de tonnes** de marchandises, soit 22 % du trafic intrarégional qui pèse 162 177 milliers de tonnes.

Flux de marchandises départementaux et interdépartementaux en 2017

Unité : milliers de tonnes

	Charente											
Charente	7 627	Charente-M										
Charente-Maritime	1 652	8 512	Corrèze									
Corrèze	154	19	6 015	Creuse								
Creuse	65	181	301	2 720	Dordogne							
Dordogne	490	208	393	53	15 306	Gironde						
Gironde	1 472	1 140	435	70	1 543	23 710	Landes					
Landes	164	198	70	12	94	3 015	9 570	Lot-et-G				
Lot-et-Garonne	24	96	101	0	170	1 811	258	6 176	Pyrénées-A			
Pyrénées-Atlantiques	109	119	92	4	69	1 482	5 052	170	17 341	Deux-S		
Deux-Sèvres	268	2 659	71	31	59	411	178	13	26	10 528	Vienne	
Vienne	537	1 175	77	53	73	406	50	8	25	1 785	8 462	Haute-V
Haute-Vienne	853	530	1 067	497	278	461	14	9	27	148	416	4 944
Total des échanges intra-Nouvelle-Aquitaine				154 405								

Source : MTES/CGDD/Base de données SITRAM

Flux de marchandises départementaux et interdépartementaux en 2018

Unité : milliers de tonnes

	Charente											
Charente	6 055	Charente-M										
Charente-Maritime	2 438	10 614	Corrèze									
Corrèze	236	20	5 607	Creuse								
Creuse	94	43	217	2 246	Dordogne							
Dordogne	410	156	616	23	5 261	Gironde						
Gironde	1 518	2 362	351	34	2 012	23 389	Landes					
Landes	199	201	3	10	113	3 316	13 525	Lot-et-G				
Lot-et-Garonne	96	98	17	2	199	1 391	404	14 256	Pyrénées-A			
Pyrénées-Atlantiques	108	225	27	16	128	1 556	5 416	190	19 001	Deux-S		
Deux-Sèvres	567	2 994	52	75	103	340	142	58	39	14 467	Vienne	
Vienne	436	971	35	460	46	272	43	5	44	2 219	6 782	Haute-V
Haute-Vienne	692	322	376	157	291	173	37	84	18	114	360	5 202
Total des échanges intra-Nouvelle-Aquitaine				162 177								

Source : MTES/CGDD/Base de données SITRAM

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

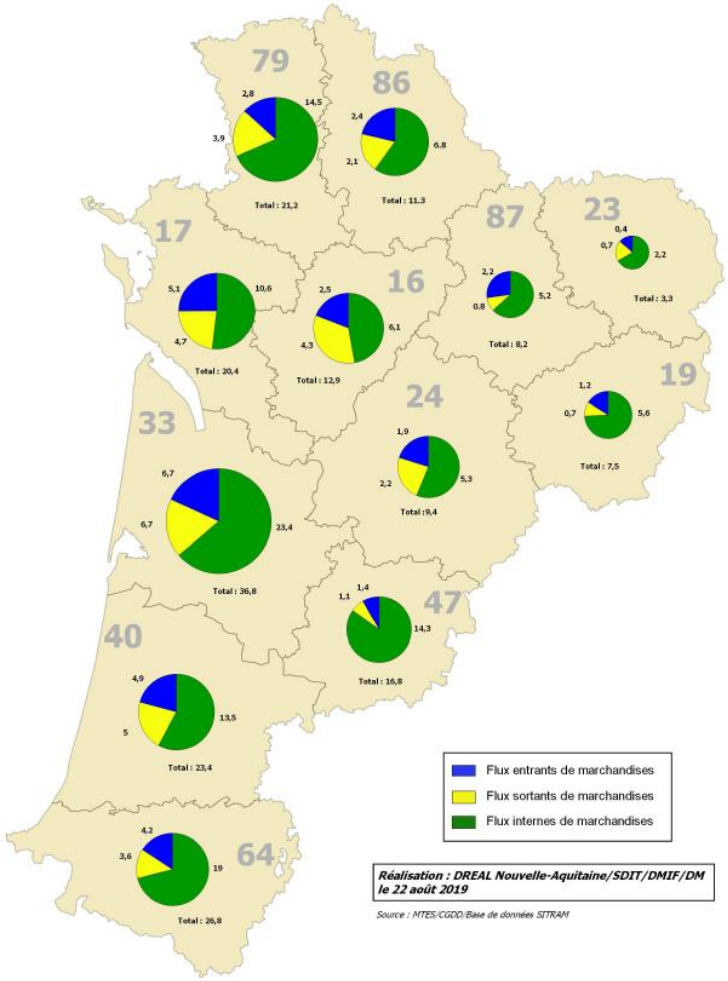
Répartition des flux selon la provenance

Cette cartographie permet de visualiser d'une part les flux de marchandises internes aux départements décrits précédemment, mais aussi l'origine des flux externes, qu'ils soient entrants ou sortants.

La **Haute-Vienne** et la **Charente-Maritime** sont les départements qui **ont le plus de flux entrants**.

A l'inverse, la **Charente** est le département qui, en proportion, **émet le plus de flux**.

Part des flux de marchandises intra Nouvelle-Aquitaine par département en 2018 *(en millions de tonnes)*



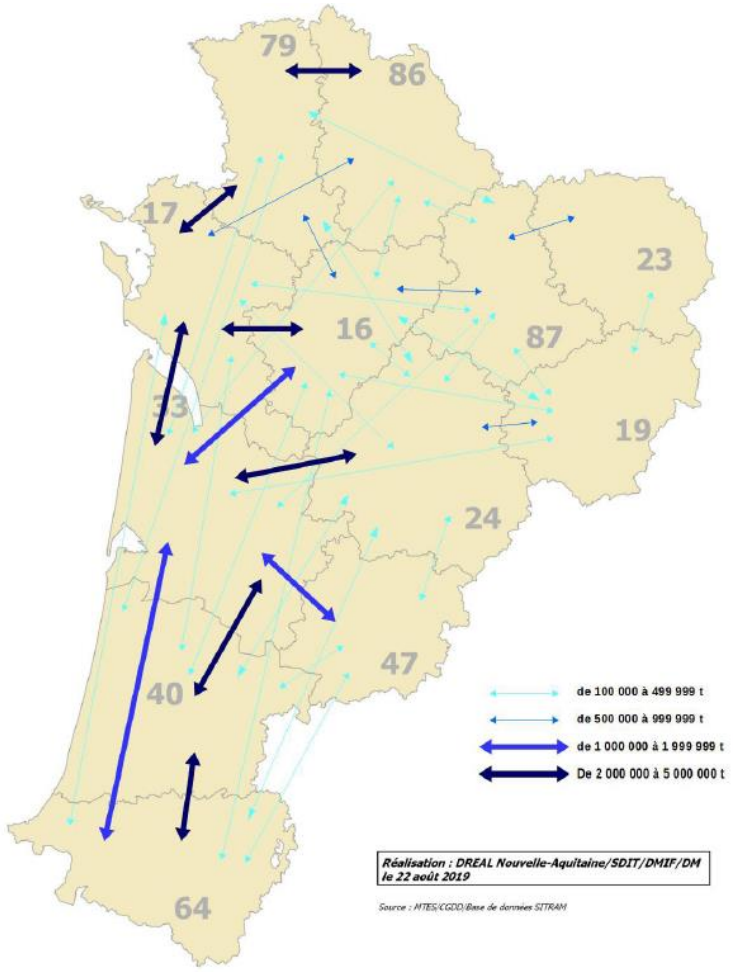
Répartition des flux selon la destination

Cette cartographie permet de représenter les **volumes de marchandises échangés** entre départements de la Nouvelle-Aquitaine.

La **Gironde** est le département qui a les **volumes de marchandises** transportés **les plus importants**.

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

Répartition géographique des flux de marchandises intra Nouvelle-Aquitaine en 2018 *(en millions de tonnes)*



© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

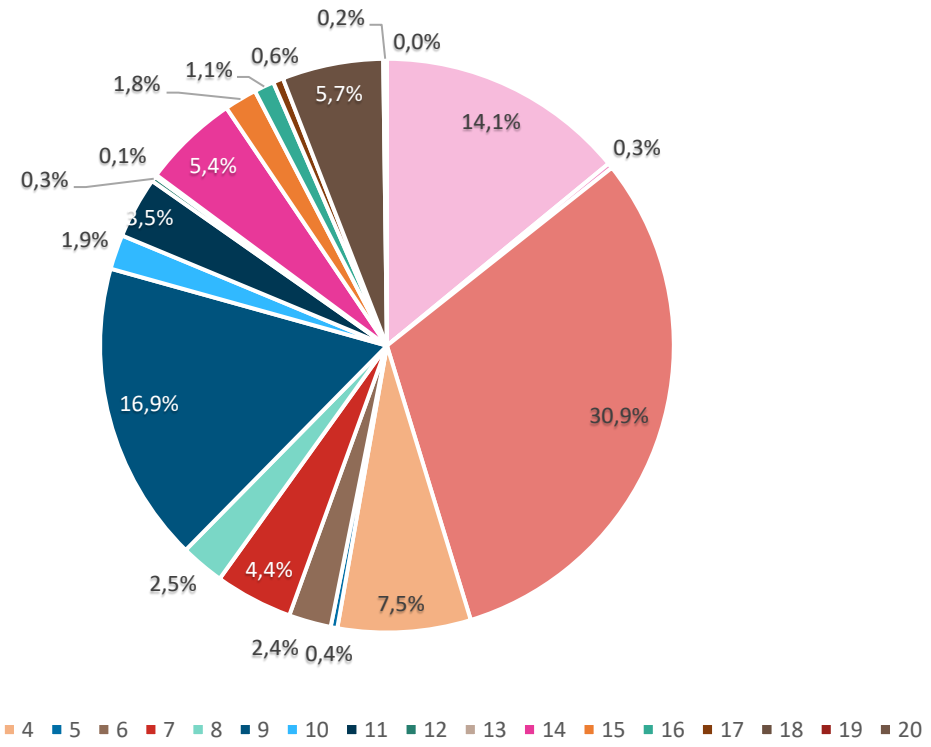
Code	Type de marchandises (NST)	Tonnes transportées	%
1	Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt; poissons et autres produits de la pêche	22 791 652	14,1%
2	Houille et lignite; pétrole brut et gaz naturel	475 162	0,3%
3	Minerais métalliques et autres produits d'extraction; tourbe ; minerais d'uranium et thorium	50 166 894	30,9%
4	Produits alimentaires, boissons et tabac	12 150 123	7,5%
5	Textiles et produits textiles, cuir et articles en cuir	609 667	0,4%
6	Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles); vannerie et sparterie; pâte à papier; papier et articles en papier, produits imprimés ou supports enregistrés	3 866 010	2,4%
7	Coke et produits pétroliers raffinés	7 100 760	4,4%
8	Produits chimiques et fibres synthétiques; produits en caoutchouc ou en plastique ; produits des industries nucléaires	4 005 374	2,5%
9	Autres produits minéraux non métalliques	27 483 934	16,9%
10	Métaux de base; produits du travail des métaux, sauf machines et matériels	3 158 741	1,9%
11	Machines et matériel, n.c.a.; machines de bureau et matériel informatique; machines et appareils électriques, n.c.a.; équipements de radio, télévision et communication; instruments médicaux, de précision et d'optique, montres, pendules et horloges	5 613 192	3,5%
12	Matériel de transport	470 443	0,3%
13	Meubles; autres produits manufacturés n.c.a.	192 812	0,1%
14	Matières premières secondaires; déchets de voirie et autres déchets	8 761 405	5,4%
15	Courrier, colis	2 987 988	1,8%
16	Équipement et matériel utilisés dans le transport de marchandises	1 826 559	1,1%
17	Marchandises transportées dans le cadre de déménagements (biens d'équipement ménager et mobilier de bureau); bagages transportés séparément des passagers; véhicules automobiles transportés pour réparation; autres biens non marchands, n.c.a.	933 342	0,6%
18	Marchandises groupées: mélange de types de marchandises qui sont transportées ensemble	9 246 564	5,7%
19	Marchandises non identifiables; marchandises qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent pas être identifiées et ne peuvent donc pas être classées dans l'un des groupes 01 à 16	333 339	0,2%
20	Autres marchandises, n.c.a.	2 898	0,0%
	Total général	**162 176 859**	**100,0%**

Typologie des flux interne à la région

En 2018, les flux internes de marchandises en Nouvelle-Aquitaine sont dominés par :

- les ***Minerais métalliques et autres produits d'extraction (31 %)*** ;
- les ***autres produits minéraux non métalliques (17 %)*** ;
- les ***produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt (14 %)***…

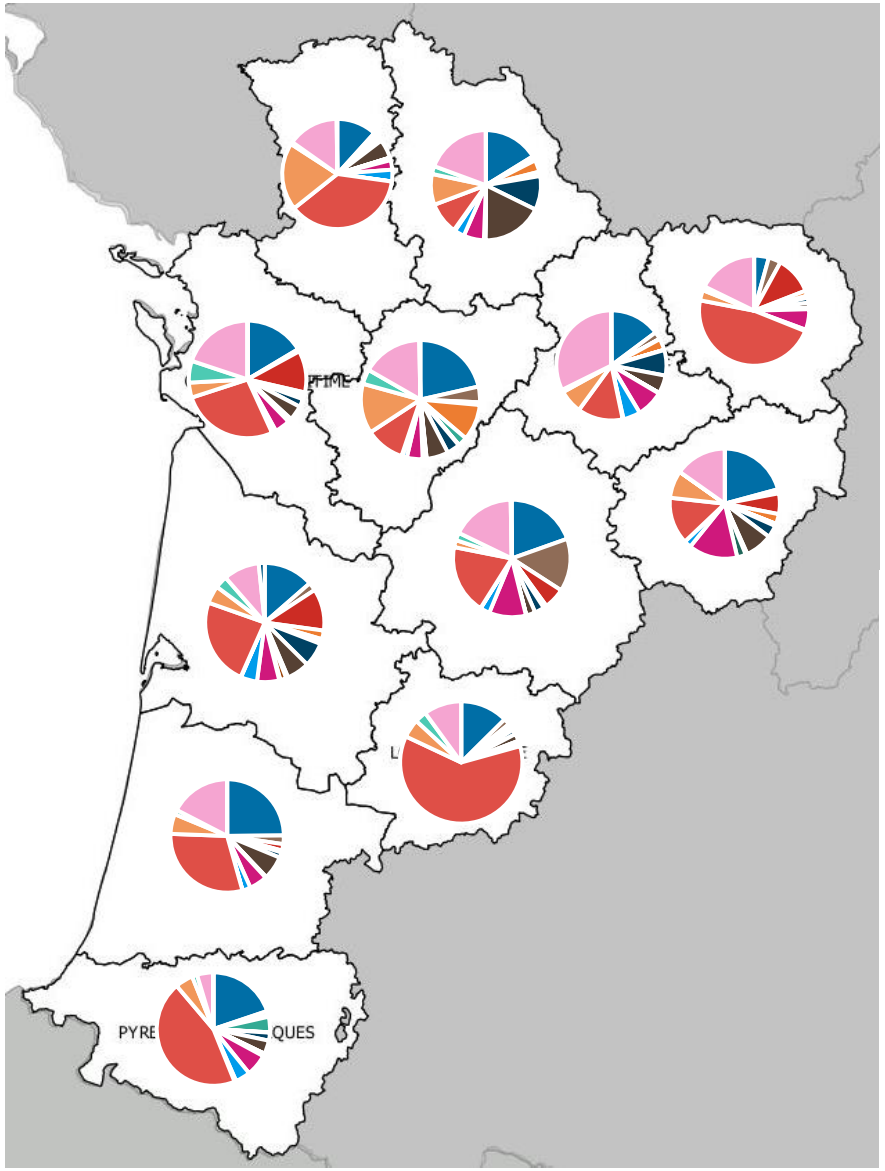
Répartition des marchandises transportées en région Nouvelle-Aquitaine en 2018 par NST



Réalisation : Interface Transport 2021

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Typologie des flux départementaux



Cette cartographie représente la **typologie des marchandises chargées par département**.

Les types de marchandises chargées sont très variables selon les départements.
Notons que **le Lot-et-Garonne est particulier** dans le sens où il charge une grande proportion de « **Minerais métalliques et autres produits d'extraction** ».

- Autres produits minéraux non métalliques
- Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles); vannerie et sparterie; pâte à papier; papier et articles en papier, produits imprimés ou supports enregistrés
- Coke et produits pétroliers raffinés
- Courrier, colis
- Équipement et matériel utilisés dans le transport de marchandises
- Houille et lignite; pétrole brut et gaz naturel
- Machines et matériel, n.c.a.; machines de bureau et matériel informatique; machines et appareils électriques, n.c.a.; équipements de radio, télévision et communication; instruments médicaux, de précision et d'optique, montres, pendules et horloges
- Marchandises groupées: mélange de types de marchandises qui sont transportées ensemble
- Marchandises non identifiables; marchandises qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent pas être identifiées et ne peuvent donc pas être classées dans l'un des groupes 01 à 16
- Marchandises transportées dans le cadre de déménagements (biens d'équipement ménager et mobilier de bureau); bagages transportés séparément des passagers; véhicules automobiles transportés pour réparation; autres biens non marchands, n.c.a.
- Matériel de transport
- Matières premières secondaires; déchets de voirie et autres déchets
- Métaux de base; produits du travail des métaux, sauf machines et matériels
- Meubles; autres produits manufacturés n.c.a.
- Minerais métalliques et autres produits d'extraction; tourbe ; minerais d'uranium et thorium
- Produits alimentaires, boissons et tabac
- Produits chimiques et fibres synthétiques; produits en caoutchouc ou en plastique ; produits des industries nucléaires
- Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt; poissons et autres produits de la pêche
- Textiles et produits textiles, cuir et articles en cuir

Réalisation : Interface Transport 2021

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

FLUX D'ÉCHANGES

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Volumes des flux inter-régionaux

Le trafic interrégional connait une **augmentation de 7 % entre 2017 et 2018**.

La **Nouvelle-Aquitaine échange principalement** avec :
- l'**Occitanie** (27 %) ;
- les **Pays-de-la-Loire** (24 %) ;
- le **Centre-Val-de-Loire** (16 %).

Évolution des volumes de marchandises transportés entre la Nouvelle-Aquitaine et d'autres régions

Unité : milliers de tonnes

	2015	2016	2017	2018	2017/2018
Auvergne-Rhône-Alpes	5 351	3 939	4 023	5 010	*25%*
Bourgogne-Franche-Comté	1 276	1 338	1 335	1 454	*9%*
Bretagne	2 413	2 226	2 229	2 838	*27%*
Centre-Val-de-Loire	6 958	7 379	9 028	8 572	*-5%*
Grand-Est	1 346	1 435	1 176	1 031	*-12%*
Hauts-de-France	1 608	2 000	1 655	1 754	*6%*
Ile-de-France	2 409	2 990	2 911	2 901	*0%*
Normandie	2 048	2 359	2 069	1 868	*-10%*
Occitanie	13 751	14 505	13 097	14 399	*10%*
Pays-de-la-Loire	15 567	13 237	11 842	13 150	*11%*
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	1 167	856	1 046	1 092	*4%*
Total	53 892	52 265	50 411	54 069	*7%*

Source : MTES/CGDD/Base de données SITRAM

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

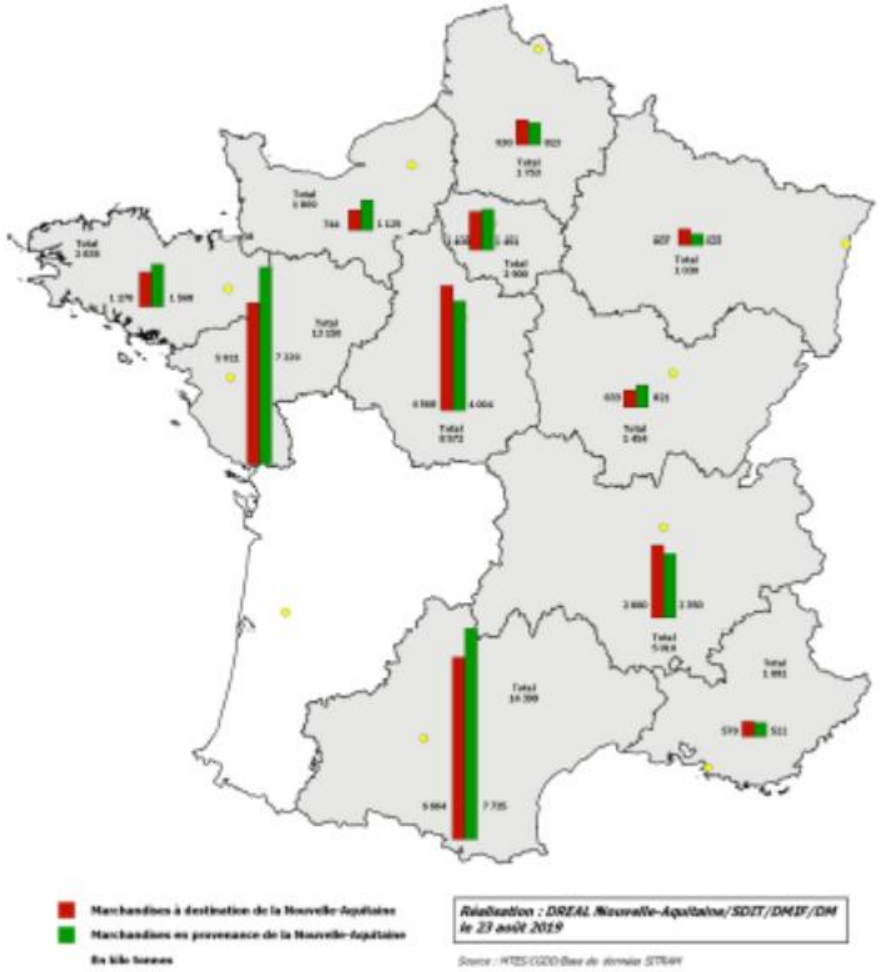
Dynamique des échanges de la Nouvelle-Aquitaine

Les échanges sont principalement **en provenance de Nouvelle-Aquitaine**.

La région exporte plus qu'elle n'importe.

28 091 000 tonnes de marchandises sont sorties de Nouvelle-Aquitaine en 2018.

Répartition des flux de marchandises entre la Nouvelle-Aquitaine et les autres régions en 2018 selon leur provenance
(en millions de tonnes)



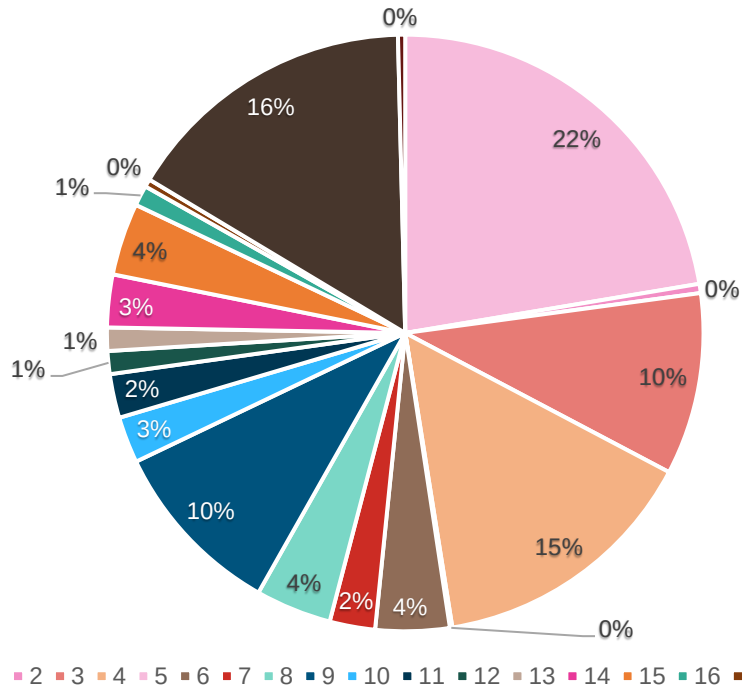
Typologie des flux d'échanges

Code	Type de marchandises (NST)	Tonnes sortantes	Tonnes entrantes	Total
1	Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt; poissons et autres produits de la pêche	5 512 881	6574571	12 087 452
2	Houille et lignite; pétrole brut et gaz naturel	90 261	177881	268 142
3	Minerais métalliques et autres produits d'extraction; tourbe ; minerais d'uranium et thorium	4 145 357	1187446	5 332 803
4	Produits alimentaires, boissons et tabac	4 064 192	3906774	7 970 966
5	Textiles et produits textiles, cuir et articles en cuir	22 347	48138	70 485
6	Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles); vannerie et sparterie; pâte à papier; papier et articles en papier, produits imprimés ou supports enregistrés	1 267 860	899529	2 167 389
7	Coke et produits pétroliers raffinés	888 554	443286	1 331 840
8	Produits chimiques et fibres synthétiques; produits en caoutchouc ou en plastique ; produits des industries nucléaires	1 232 228	990685	2 222 913
9	Autres produits minéraux non métalliques	2 570 513	2679438	5 249 951
10	Métaux de base; produits du travail des métaux, sauf machines et matériels	535 127	822206	1 357 333
11	Machines et matériel, n.c.a.; machines de bureau et matériel informatique; machines et appareils électriques, n.c.a.; équipements de radio, télévision et communication; instruments médicaux, de précision et d'optique, montres, pendules et horloges	544 674	740889	1 285 563
12	Matériel de transport	378 754	292562	671 316
13	Meubles; autres produits manufacturés n.c.a.	165 081	517163	682 244
14	Matières premières secondaires; déchets de voirie et autres déchets	669 614	874333	1 543 947
15	Courrier, colis	999 633	1115944	2 115 577
16	Équipement et matériel utilisés dans le transport de marchandises	338 116	260135	598 251
17	Marchandises transportées dans le cadre de déménagements (biens d'équipement ménager et mobilier de bureau); bagages transportés séparément des passagers; véhicules automobiles transportés pour réparation; autres biens non marchands, n.c.a.	85 918	143358	229 276
18	Marchandises groupées: mélange de types de marchandises qui sont transportées ensemble	4 453 750	4200907	8 654 657
19	Marchandises non identifiables; marchandises qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent pas être identifiées et ne peuvent donc pas être classées dans l'un des groupes 01 à 16	112 775	97438	210 213
	Total général	**28 091 234**	**25 977 606**	**54 068 840**

En 2018, 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.***

Répartition des marchandises échangées avec la Nouvelle-Aquitaine en 2018 par NST



Réalisation : Interface Transport 2021

FLUX DE TRANSIT

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Contexte

En l'état actuel des connaissances il n'est **pas possible de reconstituer l'ensemble du trafic dit de « transit »** qui passe par la Nouvelle-Aquitaine.

Plusieurs sources de données pourraient permettre d'obtenir une vision partielle de ce qui transite par le territoire :

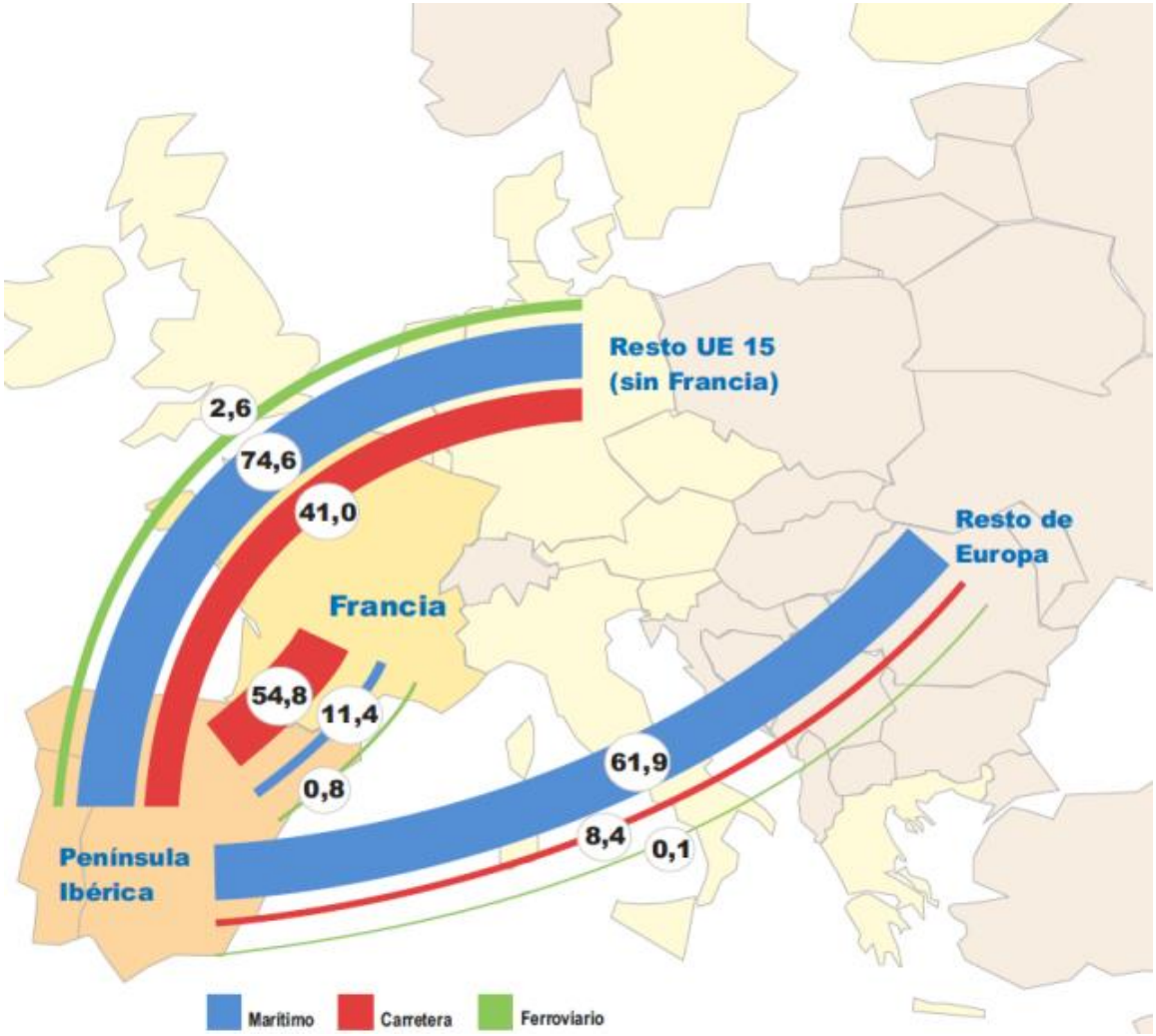
- la base Sitram pour le trafic entre régions françaises (Occitanie, Bretagne, Pays de la Loire) ;
- l'enquête transit de 2010, mais les données datent et sont en cours d'actualisation ;
- les travaux de l'Observatoire hispano-français du trafic dans les Pyrénées.

Dans le présent diagnostic nous avons pris le parti de présenter les **flux analysés par l'Observatoire hispano-français du trafic dans les Pyrénées** quelle que soit leur destination. Les données disponibles en ligne ne permettent pas toujours d'isoler le trafic transitant par la Nouvelle-Aquitaine de celui passant par l'Occitanie.

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Vue d'ensemble des flux entre la Péninsule Ibérique et l'Europe

Répartition des flux de marchandises en 2016 entre l'Espagne et le reste de l'Europe par mode de transport *(en millions de tonnes)*



Cette cartographie permet de visualiser les flux entre l'Espagne et le reste de l'Europe par mode de transport.

Logiquement, les **flux de transit avec la France sont principalement routiers**.

A destination du reste de **l'Europe le transport maritime occupe une place importante** dans les flux de transport.

À l'inverse, quelle que soit la destination, le ferroviaire est minoritaire, ce qui pourrait laisser entrevoir un potentiel de développement.

Source : Observatoire hispano-français du trafic dans les Pyrénées, Suplemento al n°8, diciembre 2019

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Origine – destination des flux

Répartition des échanges de marchandises selon l'origine / destination en 2016 *(en millions de tonnes)*

Echange avec	Espagne	Portugal	Maroc	Andorre	Total
France	49,7	4,3	0,6	0,3	54,8
Reste de l'UE 15 sans la France	35,8	4,9	0,2	0,0	41,0
Pays intégré dans l'UE en 2004	5,3	0,5	0,0	0,0	5,8
Pays intégré dans l'UE en 2007	0,6	0,1	0,0	0,0	1,9
Reste de l'Europe sans l'UE 25	1,6	0,3	0,0	0,0	1,9
Ensemble de l'Europe	92,6	10,1	0,8	0,3	104,1

Plus de la moitié des marchandises qui traversent les Pyrénées par la route sont destinées à des échanges avec la France.

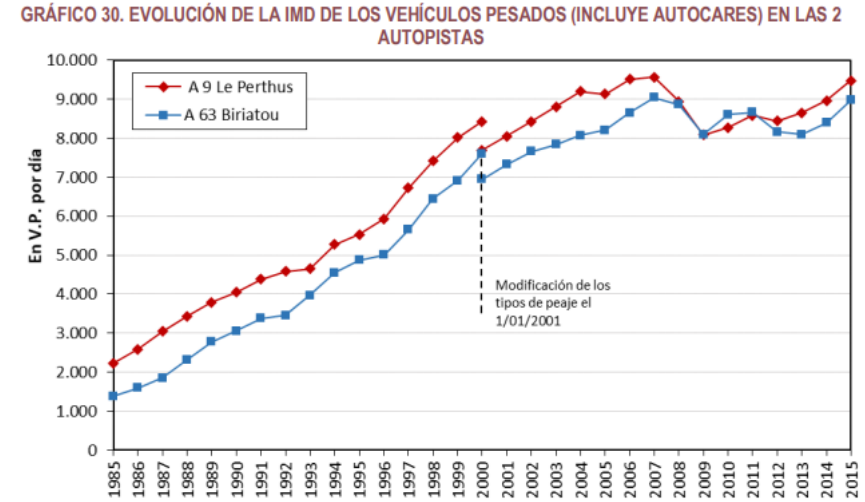
Seuls les flux d'échanges avec le Portugal ne sont pas majoritairement dédiés au territoire français, mais sont à destination de l'Europe des 15.

La moitié des flux traversant la frontière sont donc des flux de transit (à l'échelle de la France).

Source des données : Observatoire hispano-français du trafic dans les Pyrénées, Suplemento al n°8, diciembre 2019

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Flux France – Péninsule Ibérique



Fuente: elaboración OTP con datos de ASF.

Point de passage	Trafic VP marchandises/jour	Moyenne des tonnes transportées/jour (en milliers de tonnes)	Transport annuel en million de tonne/jour
Autoroute A8 –A63 Nord-Sud	4 420	62,4	22,9
Autoroute A8 –A63 Sud-Nord	4 380	66,0	24,2
Autoroute A7 –A9 Nord-Sud	4 740	58,4	21,4
Autoroute A7 –A9 Sud-Nord	4 770	74,0	27,1
Points Basques	980	9,1	3,3
Autres routes	1 030	14,6	5,4
Total général	**20 320**	**284,6**	**104,1**

Source des données : Observatoire hispano-français du trafic dans les Pyrénées, Suplemento al n°8, diciembre 2019

Le nombre de véhicules lourds (incluant autocars) qui passent la frontière espagnole est réparti de manière assez équitable entre l'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine sur les deux points de passage principaux.

En Nouvelle-Aquitaine, sur l'axe majeur (A63), les véhicules :

- en provenance d'Espagne représentent 4380 véhicules / jour ;
- à destination de l'Espagne représentent 4420 véhicules / jour.

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

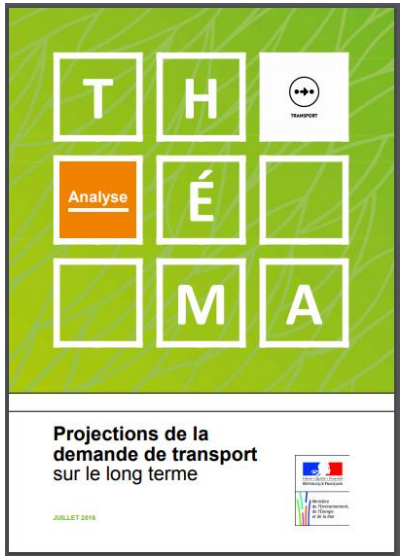
PERSPECTIVES D'ÉVOLUTIONS

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Projections de la demande de transport (CGDD 2016) - Présentation

Eléments d'analyse proposés par le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) dans le cadre de son rapport « **Projections de la demande de transport sur le long terme** » de Juillet 2016

- Ce document présente les **projections de la demande de transport de voyageurs et de marchandises** aux **horizons 2030 et 2050**
- Les valeurs présentées dans ce document sont **des projections issues de modèles économétriques et géographiques, et en aucun cas des objectifs du Ministère**. Elles rendent compte de **scénarios tendanciels** et des inflexions qui peuvent être dès aujourd'hui anticipées, mais n'excluent pas la possibilité de ruptures, souhaitées ou non, pouvant avoir un impact potentiellement important sur le transport. À ce titre, il s'agit bien d'un **travail de projection et non de prospective**.
- Les projections ont été établies en s'appuyant sur **Modev**, le modèle de transport du CGDD. Développé depuis 1999, Modev est utilisé par le CGDD pour tester les politiques de transport
- Les projections ont été construites en s'appuyant sur un **ensemble documenté d'hypothèses** sur l'évolution de l'activité économique, des coûts de transport et des infrastructures disponibles en 2030 et en 2050. Ces hypothèses ont été discutées au sein d'un comité de pilotage réunissant notamment les directions du Ministère en charge des transports, de l'aviation civile et du climat.



© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Projections de la demande de transport (CGDD 2016) – Contexte national

Principaux résultats

- **Entre 2012 et 2030, le transport de marchandises croît au rythme de 2,1 % par an**.

✓ Cette évolution s'effectue avec **des parts modales globalement inchangées entre la route, le fer et le fleuve**. L'évolution de la circulation des poids lourds est plus lente (1,4 % par an) du fait de la hausse des emports par poids lourd.

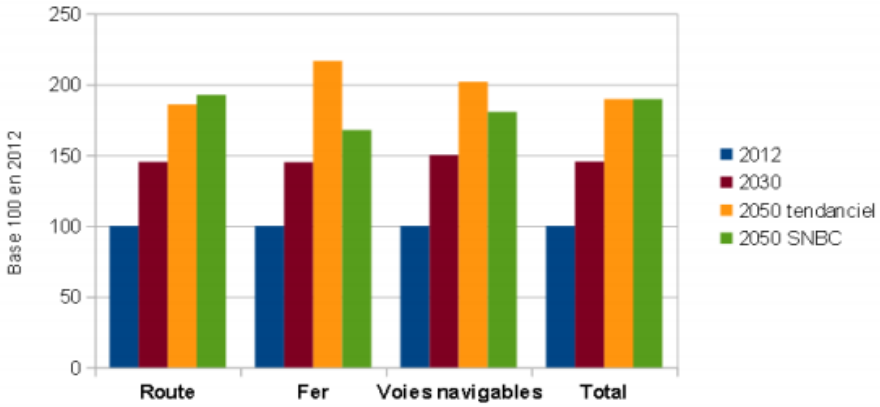
- **Entre 2030 et 2050, l'augmentation du trafic de marchandises est de 1,3 % par an**.

✓ **La route perd 1,6 point de part modale dans le cadrage tendanciel*** au profit du fer et du transport fluvial.

✓ En revanche, la route pourrait **gagner 1,4 point de part modale dans le cadrage SNBC*** du fait de conditions économiques qui lui seraient plus favorables selon les hypothèses retenues. Le cadrage SNBC intègre en effet des mesures volontaristes avec des gains logistiques et des économies de carburant pour le transport routier

✓ Le scénario de trafic le plus probable, dans la fourchette de ces deux cadrages, dépend de la manière dont les coûts de mises en œuvre de ces mesures volontaristes se répercuteront dans le coût du transport routier.

Figure 25 : Principaux résultats des projections de la demande de transport de marchandises



Source : Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (2016). « Projections de la demande sur le long terme ». 170 pages.

***Cadrage tendanciel** : prolongement des tendances observées au cours des dernières années. Il suppose des améliorations limitées de gains énergétiques et logistiques et ne comporte aucune mesure nouvelle pour limiter l'impact du transport de marchandises sur l'environnement (insuffisant pour l'atteinte des objectifs nationaux en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre)*

***Cadrage SNBC :** intégrant des mesures volontaristes supplémentaires nécessaires pour s'approcher de la déclinaison sectorielle indicative des objectifs affichée dans la Stratégie nationale bas carbone et pour remplir les engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il comporte également des hypothèses plus volontaristes en termes de progrès techniques et logistiques pour la réduction de ces émissions, ce qui suppose des efforts d'investissements*

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Projections de la demande de transport (CGDD 2016) – Zoom Nouvelle-Aquitaine

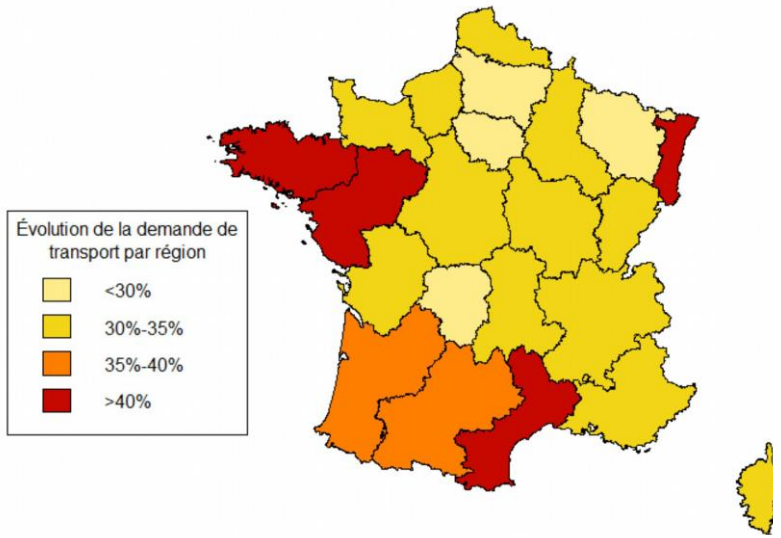
Tableau 74 : Évolution de la demande de transport entre 2012 et 2030 par région

Région	Mt par an		
	2012	2030	Évolution 2012-2030
Île-de-France	215	260	21 %
Champagne-Ardenne	99	132	33 %
Picardie	136	165	22 %
Haute-Normandie	95	126	33 %
Centre	141	187	33 %
Basse-Normandie	77	100	30 %
Bourgogne	97	130	34 %
Nord-Pas-de-Calais	211	281	33 %
Lorraine	149	187	25 %
Alsace	99	144	45 %
Franche-Comté	57	77	34 %
Pays de la Loire	205	299	46 %
Bretagne	166	238	44 %
Poitou-Charentes	109	145	33 %
Aquitaine	170	233	37 %
Midi-Pyrénées	112	153	36 %
Limousin	31	37	22 %
Rhône-Alpes	267	357	34 %
Auvergne	63	82	30 %
Languedoc-Roussillon	113	170	50 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	190	255	34 %
Corse	6	8	33 %
Total France	**2 345**	**3 138**	**34 %**

Evolution de la demande de transport en Nouvelle Aquitaine

(demande interne : intra-inter régionale + demande internationale (importations, exportations, transit)

2012 > **310 Mt par an**
2030 > **415 Mt par an**, soit **une évolution de 34 %**

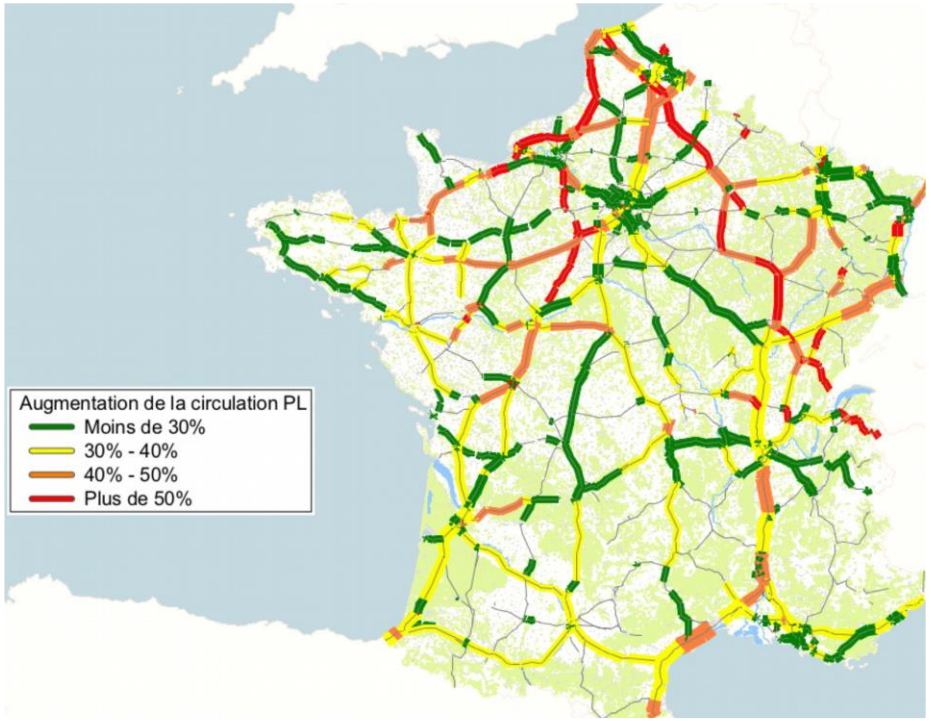


Projections de la demande de transport (CGDD 2016) – Zoom Nouvelle-Aquitaine

Évolution des t.km par modes entre 2012 et 2030 (route, fer, fluvial)

Région	Évolution 2012-2030 (sur la base des t.km)				
	Route	Fer	Fluvial	Tous modes	Variation part modale route
Nord-Pas-de-Calais	50 %	50 %	70 %	51 %	-0,6 pt
Lorraine	43 %	49 %	19 %	43 %	0,0 pt
Alsace	42 %	33 %	77 %	45 %	-1,8 pt
Franche-Comté	56 %	21 %	2 %	54 %	1,4 pt
Pays de la Loire	46 %	16 %	12 %	44 %	1,2 pt
Bretagne	47 %	17 %		45 %	0,7 pt
Poitou-Charentes	39 %	57 %		41 %	-1,2 pt
Aquitaine	43 %	74 %	-25 %	44 %	-1,2 pt
Midi-Pyrénées	43 %	35 %		42 %	0,5 pt
Limousin	41 %	55 %		43 %	-1,0 pt
Rhône-Alpes	44 %	62 %	25 %	46 %	-1,1 pt
Auvergne	44 %	37 %		43 %	0,2 pt
Languedoc-Roussillon	46 %	50 %	39 %	47 %	-0,2 pt
Provence-Alpes-Côte d'Azur	42 %	36 %	47 %	41 %	0,4 pt
Corse	41 %			41 %	
Tous modes	**45 %**	**45 %**	**50 %**	**45 %**	**-0,1 pt**

Évolution du trafic poids lourds sur les principaux arcs routiers l'horizon 2030



© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Projections de la demande de transport (CGDD 2016) – Zoom Nouvelle-Aquitaine

Scénario tendanciel : une évolution des PL.km de **57 %** entre 2012 et 2050

Tableau 87 : Évolution du trafic poids lourds par région à l'horizon 2050 (cadrage tendanciel)

Région	Mds PL.km			
	2012	2030	2050	Évolution 2012-2050
Île-de-France	1,51	1,84	2,35	56 %
Champagne-Ardenne	1,03	1,43	1,81	77 %
Picardie	1,39	1,76	2,27	63 %
Haute-Normandie	0,87	1,17	1,42	63 %
Centre	2,02	2,58	3,19	58 %
Basse-Normandie	0,70	0,90	1,07	53 %
Bourgogne	1,67	2,16	2,68	60 %
Nord-Pas-de-Calais	1,55	2,02	2,61	68 %
Lorraine	1,33	1,69	2,18	64 %
Alsace	0,67	0,87	1,13	69 %
Franche-Comté	0,70	0,97	1,17	67 %
Pays de la Loire	1,70	2,26	2,78	64 %
Bretagne	1,14	1,49	1,79	57 %
Poitou-Charentes	1,35	1,68	2,04	52 %
Aquitaine	1,79	2,32	2,94	64 %
Midi-Pyrénées	0,94	1,21	1,45	54 %
Limousin	0,45	0,55	0,65	46 %
Rhône-Alpes	2,44	3,13	3,94	62 %
Auvergne	0,77	0,97	1,16	51 %
Languedoc-Roussillon	1,43	1,95	2,54	77 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1,58	2,02	2,47	57 %
Corse	0,09	0,10	0,13	48 %
Total France	**27,11**	**35,10**	**43,78**	**62 %**

Scénario SNBC : une évolution des PL.km de **43 %** entre 2012 et 2050

Tableau 93 : Évolution du trafic poids lourds par région à l'horizon 2050 (cadrage SNBC)

Région	Mds PL.km			
	2012	2030	2050	Évolution 2012-2050
Île-de-France	1,51	1,84	2,58	71 %
Champagne-Ardenne	1,03	1,43	1,44	40 %
Picardie	1,39	1,76	2,20	58 %
Haute-Normandie	0,87	1,17	1,25	42 %
Centre	2,02	2,58	2,94	46 %
Basse-Normandie	0,70	0,90	0,99	42 %
Bourgogne	1,67	2,16	3,10	85 %
Nord-Pas-de-Calais	1,55	2,02	2,55	64 %
Lorraine	1,33	1,69	2,33	75 %
Alsace	0,67	0,87	1,18	77 %
Franche-Comté	0,70	0,97	0,87	24 %
Pays de la Loire	1,70	2,26	2,49	47 %
Bretagne	1,14	1,49	1,67	47 %
Poitou-Charentes	1,35	1,68	1,98	47 %
Aquitaine	1,79	2,32	2,70	51 %

Région	Mds PL.km			
	2012	2030	2050	Évolution 2012-2050
Midi-Pyrénées	0,94	1,21	1,22	30 %
Limousin	0,45	0,55	0,47	5 %
Rhône-Alpes	2,44	3,13	3,92	61 %
Auvergne	0,77	0,97	0,82	7 %
Languedoc-Roussillon	1,43	1,95	2,56	78 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1,58	2,02	2,48	57 %
Corse	0,09	0,10	0,12	37 %
Total France	**27,11**	**35,10**	**41,84**	**54 %**

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

PROJECTIONS EN NOUVELLE-AQUITAINE

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Evolutions des flux interne à la Nouvelle-Aquitaine

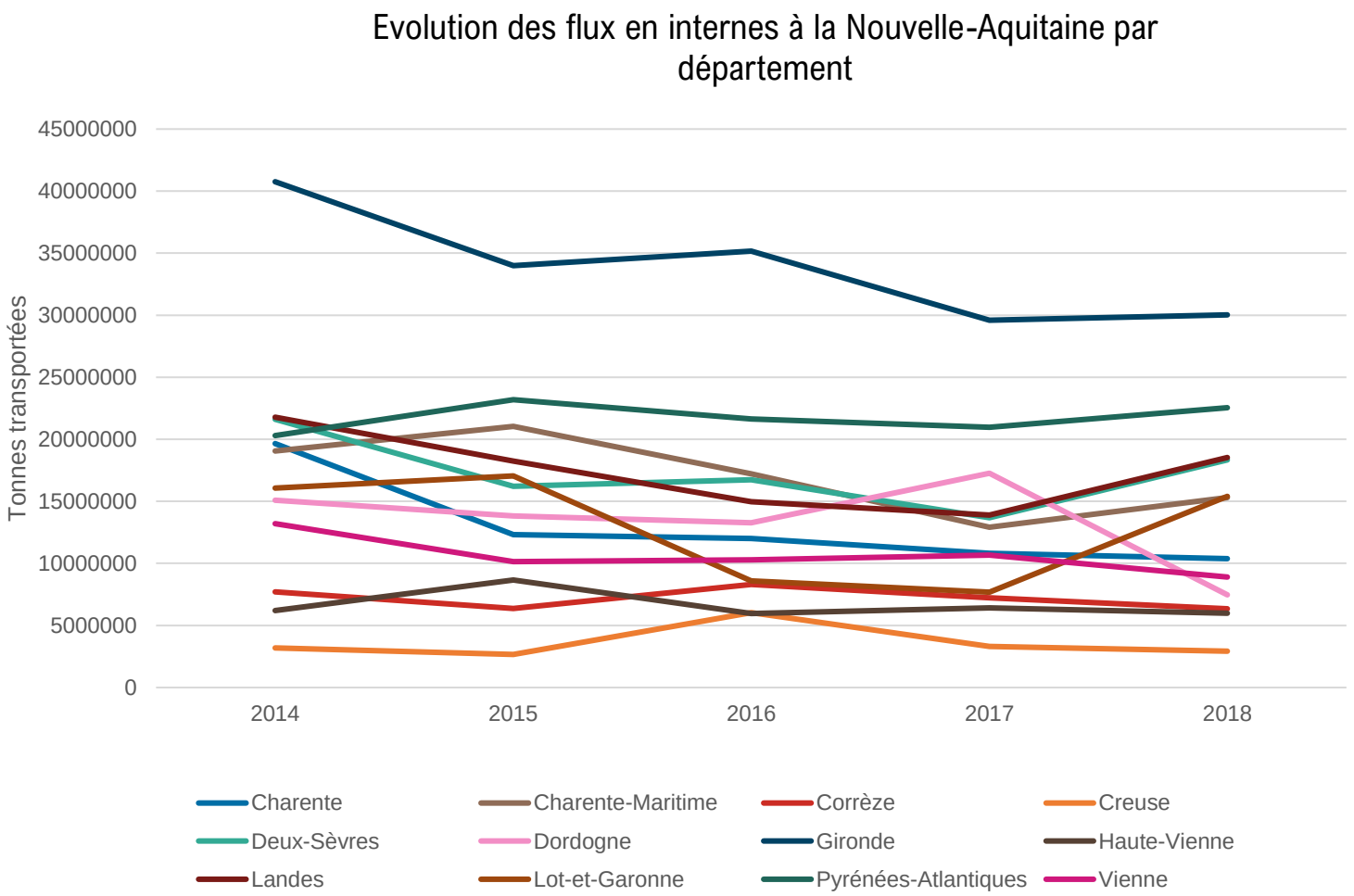
Entre 2014 et 2018 les flux de marchandises transportées en Nouvelle-Aquitaine ont baissé de manière générale. Toutefois des **disparités** sont présentes **selon les départements**.

Les volumes sont repartis à la **hausse** depuis 2017 en :

- **Gironde**
- **Pyrénées-Atlantiques**
- **Landes**
- **Deux-Sèvres**
- **Charente-Maritime**
- **Lot-et-Garonne**

A l'inverse, la **diminution persiste** dans quelques départements, **la Dordogne, la Vienne, la Charente, la Corrèze, la Haute-Vienne et la Creuse**.

Seul le département des Pyrénées Atlantiques a retrouvé et dépassé ses flux de 2014.



Réalisation : Interface Transport 2021
Source : Base Sitram

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Evolutions des flux sortants de la Nouvelle-Aquitaine

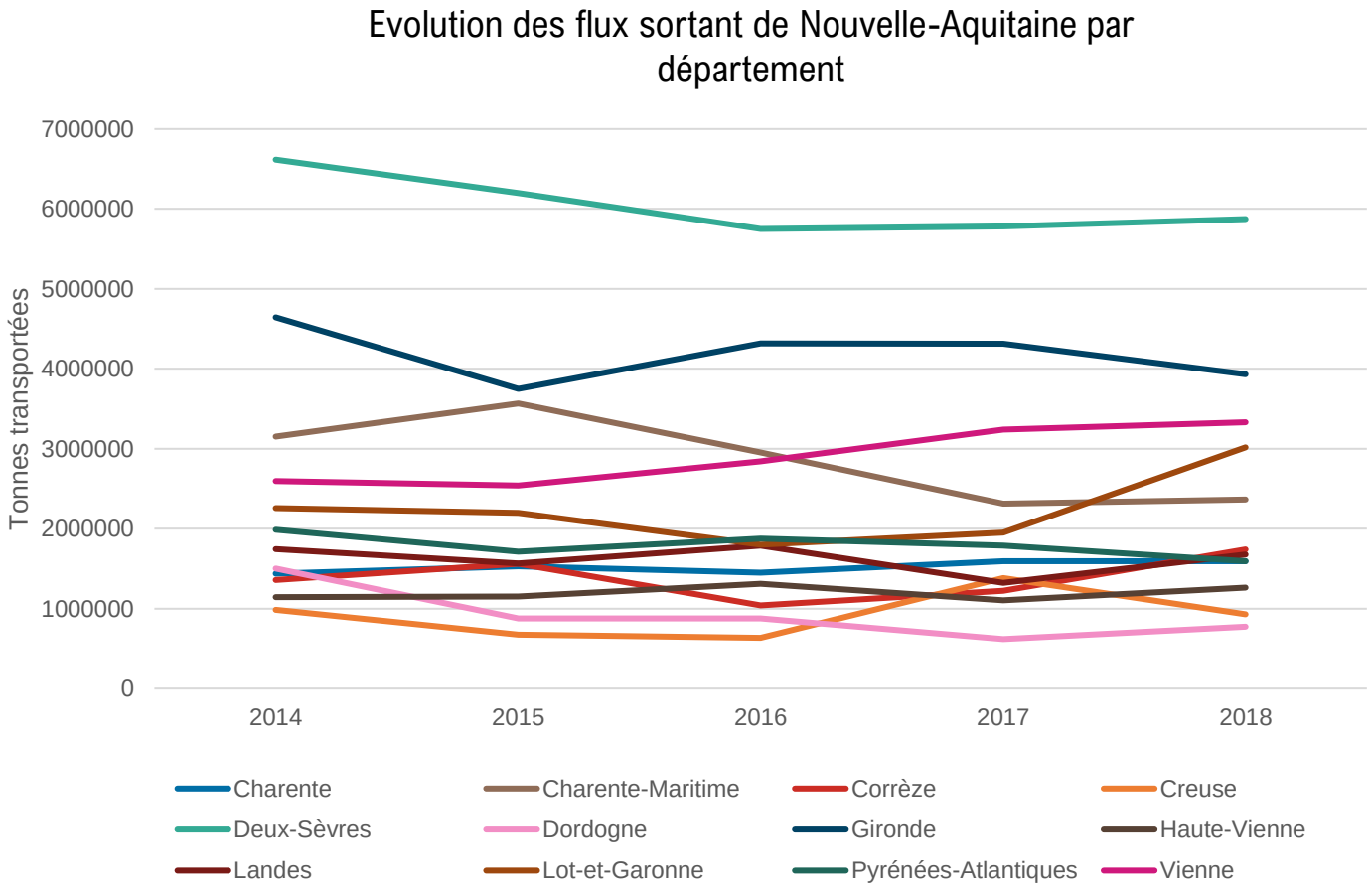
Entre 2014 et 2018 les flux de marchandises sortant de Nouvelle-Aquitaine ont globalement baissé même si nous pouvons noter une stabilisation depuis 2016 et une hausse à partir de 2017.

Les volumes sont repartis à la **hausse** depuis 2017 en :

- **Lot-et-Garonne**
- **Deux-Sèvres**
- **Vienne**
- **Landes**
- **Corrèze**
- **Haute-Vienne**
- **Dordogne**

Seul le département de la **Vienne** a connu une **augmentation** des flux **continue depuis 2014**.

Les flux en Haute-Vienne et en Charente sont quand à eux restés stables sur la période.



Réalisation : Interface Transport 2021
Source : Base Sitram

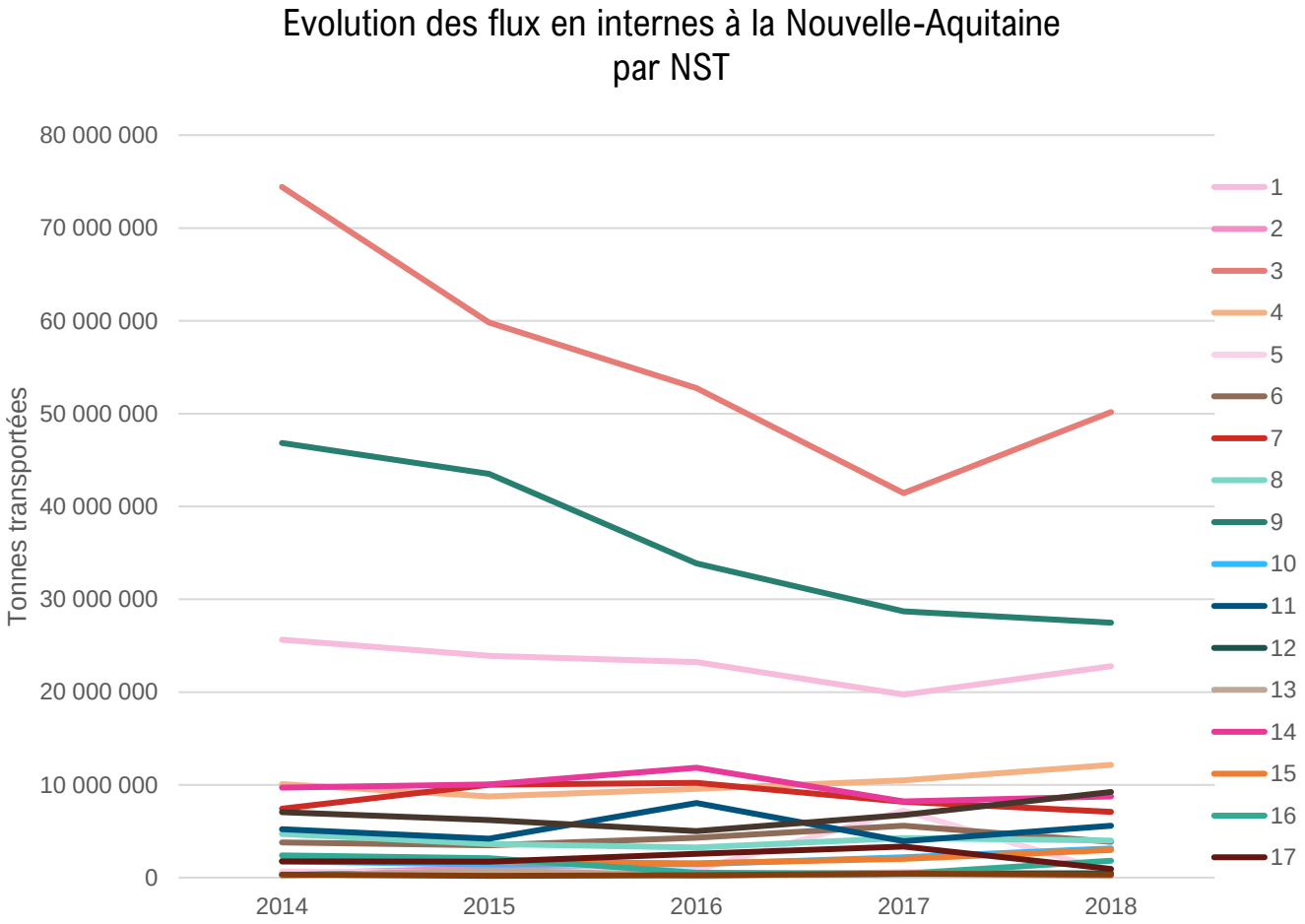
© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Evolution par filière en interne à la Nouvelle-Aquitaine

En observant les flux par filière, nous pouvons mettre en évidence certaines **disparités**.

Il apparait que les types de filières ayant, en proportion, le plus diminuées sont les « *marchandises transportées dans la cadre de déménagements* », les « *autres produits minéraux non métalliques* » et les « *minéraux métalliques et autres produits d'extraction…* ».

A l'inverse certaines ont augmenté, comme les « *métaux de bases* », le « *matériel de transport* » et les « *courrier, colis* ».



Réalisation : Interface Transport 2021
Source : Base Sitram

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

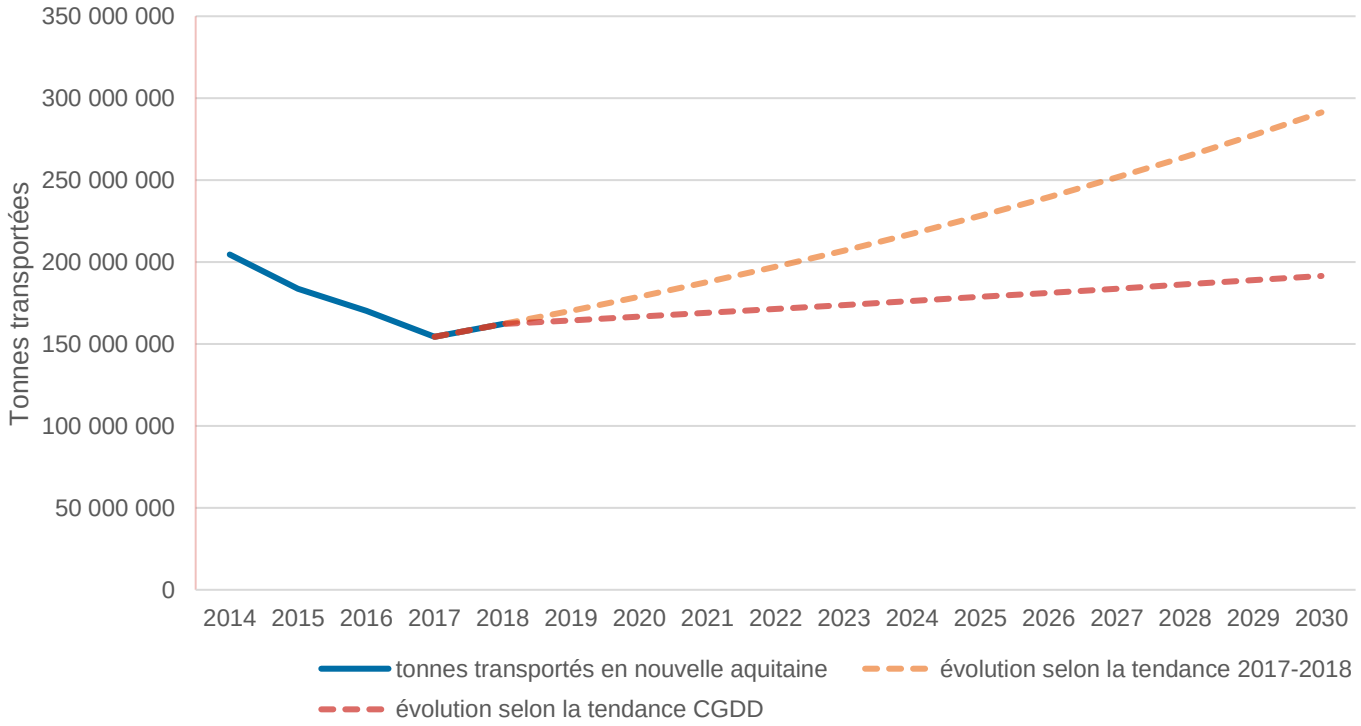
Évolution des flux en Nouvelle-Aquitaine

Globalement sur la **période 2014-2018** le transport de marchandises en interne à la Nouvelle-Aquitaine **a diminué de 21 %**.

Toutefois, sur les dernières années, le trafic semble repartir à la hausse puisqu'une **croissance de 5 %** est relevée **entre 2017 et 2018**.

Si la courbe se poursuit avec une hausse de 1,4 % par an comme le laisse à penser les données sur l'évolution de la croissance dans le rapport du CGDD, **une hausse de 18 % est à prévoir à l'horizon 2030**.

Evolution et projections des tonnes transportées en interne à la Nouvelle-Aquitaine à l'horizon 2030



Réalisation : Interface Transport 2021
Source : Base Sitram et rapport CGDD

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Évolution des flux d'échanges avec la Nouvelle-Aquitaine

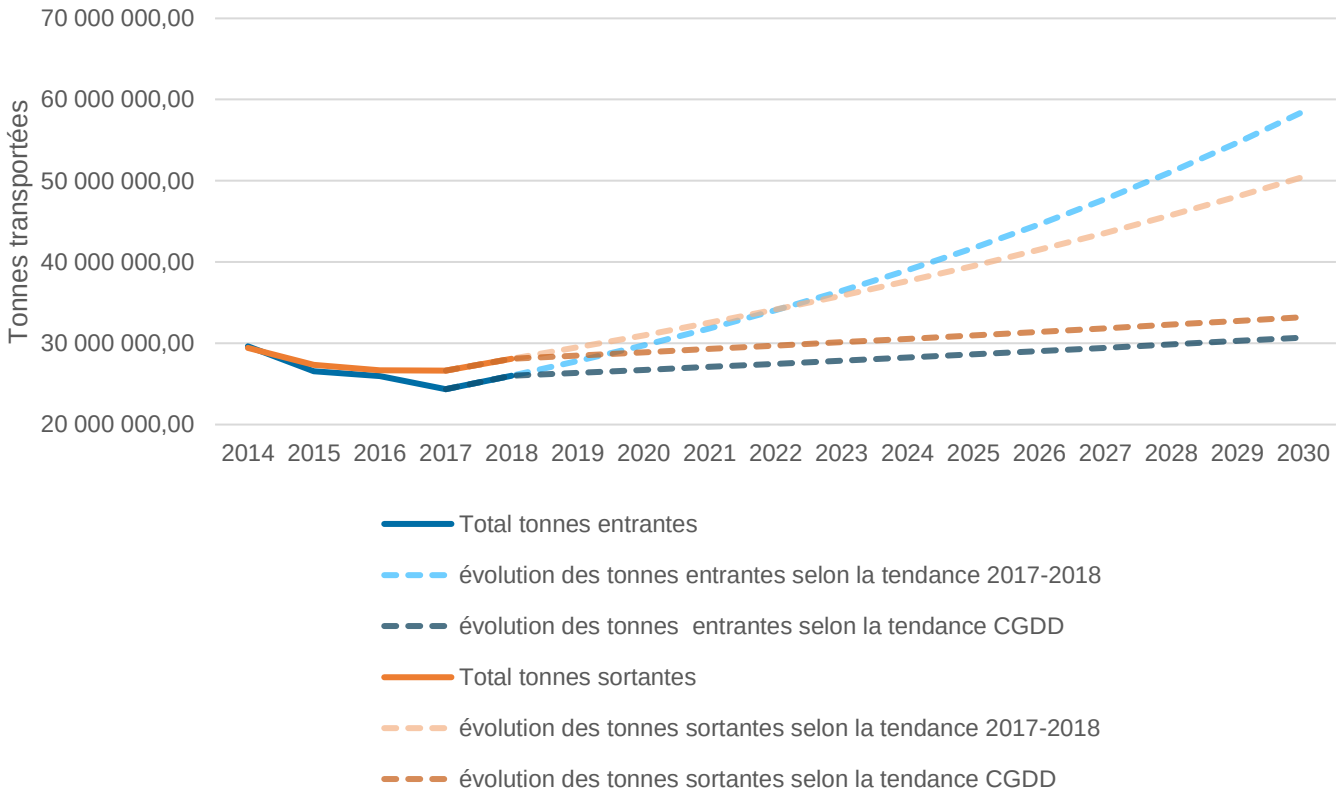
Globalement sur la **période 2014-2018** les flux d'échanges de la Nouvelle-Aquitaine **ont diminué de 8 %**.

Les flux sortants semblent relativement stables (-5 %). Les variations sont liées aux flux entrants qui ont connu une plus forte baisse entre 2014 et 2017 (-12 %). Cela peut-être dû à la forte variations des flux de « Minerais métalliques … ».

Sur les dernières années, le trafic semble repartir à la hausse puisqu'une **croissance de 7 %** est relevée pour les flux entrants et **5 %** pour les flux sortants **entre 2017 et 2018**.

Si la courbe se poursuit avec une hausse de 1,4 % par an (cf. rapport CGDD), **une hausse de 18 % est à prévoir à l'horizon 2030**.

Evolution et projections des tonnes transportées en échange à la Nouvelle-Aquitaine à l'horizon 2030



Réalisation : Interface Transport 2021
Source : Base Sitram et rapport CGDD

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

BILAN DU DIAGNOSTIC

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Bilan du diagnostic des flux routiers de marchandises en Nouvelle-Aquitaine

- Des **flux routiers de marchandises majoritairement internes** au territoire régional (75% des tonnages) et réalisés sur **courtes distances**.
- La **Gironde** comme plus gros émetteur de flux internes à la région
- Trafic interrégional réalisé surtout avec **Occitanie** (27%), **Pays de la Loire** (24%), **Centre Val de Loire** (16%), avec une **dominante de flux sortants**
- Pas d'informations actualisées disponibles sur le trafic de transit : enquêtes par comptage en cours de réalisation
- Un **exercice prospectif qui s'avère complexe** : tendance à la baisse des volumes depuis 5 ans (avec toutefois une reprise depuis 2017), mais des perspectives de croissance envisagées à horizon 2030 et 2050 dans les modélisations MODEV
- Pas un « diagnostic pour un diagnostic », l'analyse proposée doit servir surtout à **nourrir la réflexion sur les opportunités de report modal**, ce qui nécessitera de nouvelles exploitations et analyses de Sitram

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

ENTRETIENS
(PHASE 2 DE L'ÉTUDE)

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Objectifs

Si les données SITRAM fournissent des données **quantitatives**, elles ne disent rien sur les aspects **qualitatifs** du transport. Les entretiens permettent d'obtenir des informations et une meilleure compréhension des pratiques logistiques sur un territoire.

Les entretiens ont été choisis en concertation avec le Maître d'ouvrage. Au total de 12, ils rassemblent des profils variés d'acteurs du territoire : **opérateurs de transport ferroviaire**, **gestionnaires d'infrastructure** (port, SNCF Réseau) ou encore des **opérateurs de combiné**.

Ces entretiens fournissent 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.

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Etat de situation des entretiens

ID	Acteurs	Etat avancement	Remarques
1	**Port de La Rochelle**	**Fait**	
2	**Captrain**	**Fait**	
3	**OFP Atlantique**	**Fait**	
4	**Port de Bordeaux**	**Rdv le 07/06**	
5	**Naviland Cargo**	**Rdv le 28/05**	
6	**OFP Sud-Ouest**	**Contacté et relancé**	
7	**Niort Terminal**	**Contacté et relancé**	
8	**Novatrans / Ambrogio / CEF de Mouguerre**	Non contacté	M. LE FRECHE. Pas d'adresse mail
9	**Fret SNCF**	Non contacté	Contacter M. GEOFFROY
10	**SNCF Réseau**	Non contacté	Contacter Mme MAZIERES
12	**Triage d'Hourcade**	Non contacté	Contacter M. CASSE
13	**Maison de Cognac**	Non contacté	Contacter M. TESTUD

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Retour d'entretien : Grand Port Maritime de la Rochelle

Les **trafics du port**

- Description des trafics du GPMLR et de leur évolution. 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, tels que le vrac solide (granulat/BTP) sont plus ponctuels, ainsi que les conteneurs (10 000 EVP, très faible).

- Les trafics *évoluent* : les céréales sont de plus en plus soumises à la concurrence avec la Russie et l'Ukraine. Les marchés demandent des blés plus variés, ce qui conduit à une **modification de la chaîne logistique d'approvisionnement**. La chaîne logistique doit être en capacité de s'activer rapidement pour acheminer de grande quantité de marchandises **: pertinence du mode ferroviaire.**

- Les papèteries telles Condat ont changé de filière d'importation : le trafic de pâte-à-papier passe désormais par la route**.**

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Retour d'entretien : Grand Port Maritime de la Rochelle

Circulations et réseau ferroviaire sur le port

Le port a hérité d'un réseau **dégradé** en 2009 : remise à niveau des voies, régénération et automatisation des PN pour améliorer la productivité (10-> 30km/h max sur la voie principale). 2M€ ont été investis sur le port en 2020.

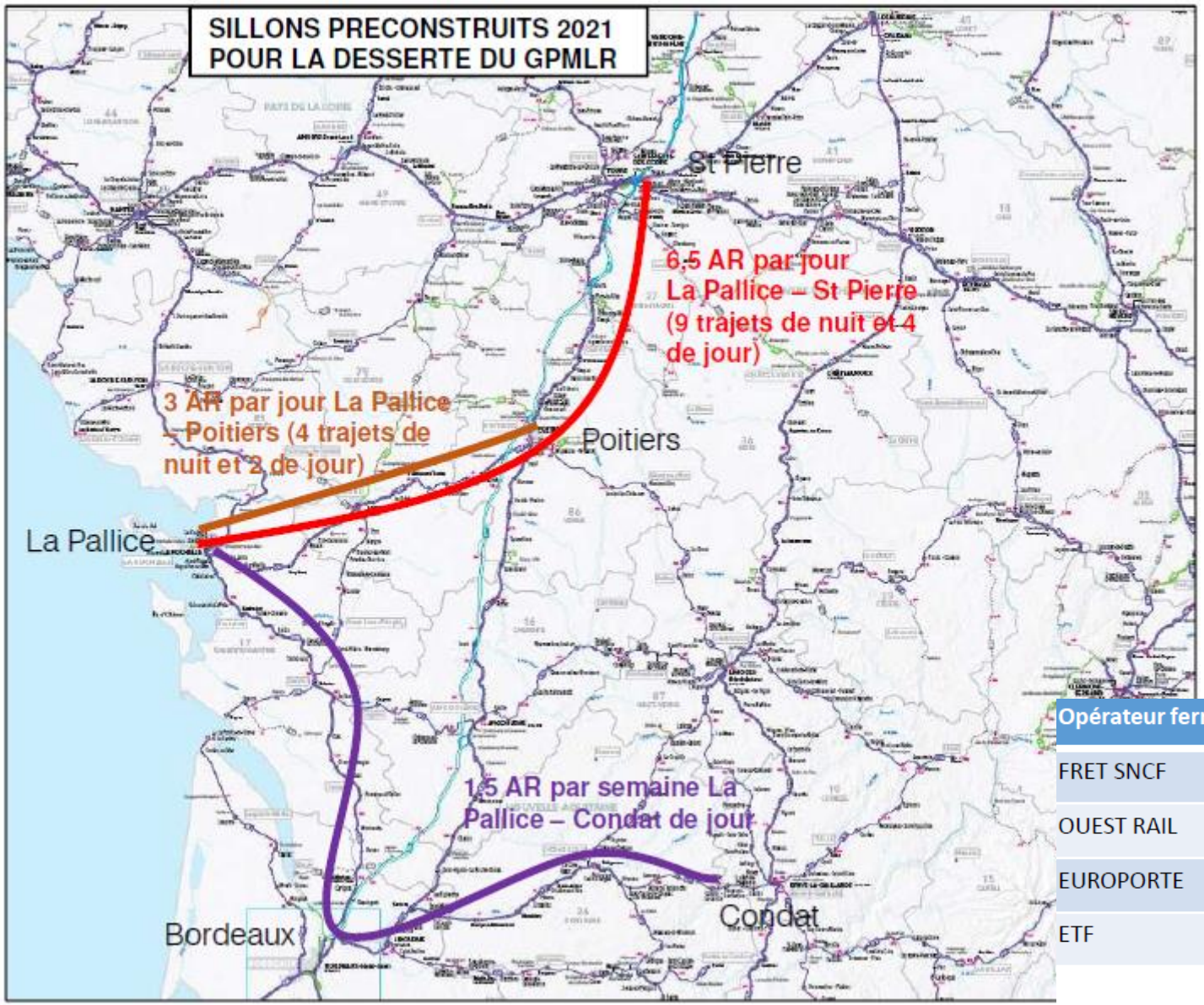
- Le RFP reste **vulnérable**, avec une seule VU pour accéder aux installations.

- Les trafics ont fortement augmenté depuis stimulation des trafics par la création de l'OFP. Désormais, ce sont **5,3 trains par jour et 37 trains par semaine** qui circulent sur le RFP, la part modale atteint 16% (>30% pour les céréales).

- La construction des sillons est faite en coopération avec SNCF Réseau.

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Retour d'entretien : Grand Port Maritime de la Rochelle



- 6,5AR par jour vers Saint Pierre des Corps
- 3 AR/j vers Poitiers
- 1,5 AR/j vers Condat

Il s'agit de circulations sur de « courte » distance, réussissant pour le GPMLR à entretenir un hinterland proche desservi par les modes massifiés.

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

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Retour d'entretien : Grand Port Maritime de la Rochelle

Conclusion

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

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

- 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).

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Retour d'entretien : Captrain

Rencontre avec M. Eechaute

Captrain en France :

- 170 M€ de CA, 1000 agents, 2èm/3èm opérateur français (selon le classement).

- 3 activités :
    - Manœuvres sur site industriel,
    - Transport de marchandises,
    - Marchés de travaux (constructions de nouvelles lignes, intervention sur existant, etc)

Le tout est organisé par région de productions (4 régions pour le transport).

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Retour d'entretien : Captrain

Principes de base d'un plan de transport Captrain :

- **Travailler par train entier**, avec optimisation des matériels de production (très fort tonnage sur courte distance nécessaire pour optimiser les roulements par exemple)

- Pas de train mixte, l'objectif est de **saturer les moyens avec un seul client**. Donc pas de lotissement. 50 000t : possible sur longue distance (1000km). 10 000t : impossible. Les dossiers sont plutôt aux alentours de 100-150 kt/an

- Les machines 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). 100 machines dans le parc, environ moitié thermique/moitié électrique.

- VFLI **ne dispose pas de wagons, mais les loue**.

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Retour d'entretien : Captrain

Le marché en Nouvelle Aquitaine

- Peu de trafics (Sud ouest). 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 suite aux tempêtes de 2009.
- Train de granulats sur la région Bordeaux-Bassens (enrobé, béton) depuis Thouars. Marché du Btp très dynamique sur ce secteur.
- Activité combinée sur Mouguerre, pour Novatrans (1 train/j Lille-Mouguerre).
- Quelques trafics traversants, mais a priori c'est tout.

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Retour d'entretien : Captrain

Quelles contraintes en Nouvelle Aquitaine ?

- **Légère contrainte infrastructurelle avec la caténaire Midi** au sud de Bordeaux. Surtout, contrainte vis-à-vis des travaux. Les travaux empêchent de passer le jour, et la nuit les gares et postes sont fermés sur les petites lignes (Facture). Ca renchérit le coût du transport pour le dernier km.

- Problème de **manque de cours marchandises**. La cours d'Hourcade est « monopolisée ». Sur Bassens, c'est compliqué d'y accéder.

- Les céréaliers disposent de voie, mais la mutualisation pour le trafic de cailloux n'est pas apprécié. SNCF Réseau devrait offrir davantage de cours de marchandises, accessibles, pour les trains « spots » (chantiers par exemple) notamment sur l'agglomération bordelaise.

- Certains ports, notamment Bordeaux, ne sont pas perçus comme suffisamment dynamiques sur la question ferroviaire, malgré des infrastructures jugées « correctes ». A creuser…

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Merci de votre attention

Kévin PEREIRA

kpereira@interface-transport.com

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.