

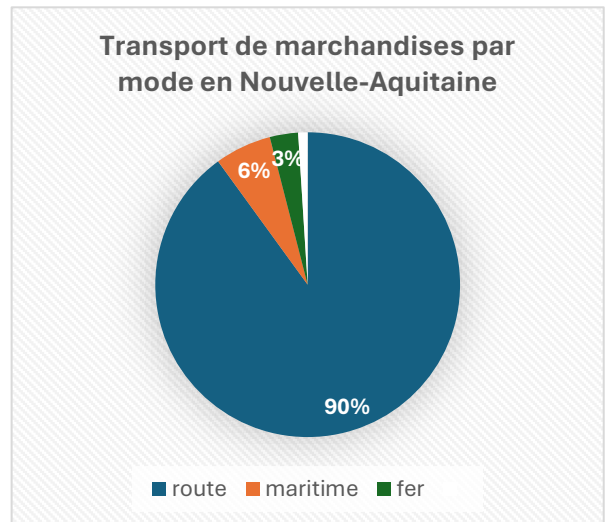
Analyse des flux routiers de marchandises en Nouvelle-Aquitaine et potentiel de report modal

En 2021, l'Observatoire régional des transports Nouvelle-Aquitaine (ORT) a confié une étude sur les flux routiers de marchandises au bureau d'études Interface Transport et au Cerema en vue de consolider et de partager la connaissance en la matière et de mener une réflexion sur le potentiel de report modal vers le rail et vers le maritime.

Cette étude a été engagée dans un contexte où les transports représentent le **premier secteur émetteur de gaz à effet de serre**, à hauteur de 40% des émissions régionales, dont la moitié générée par le transport de marchandises. La Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) donne pour objectif d'atteindre la **neutralité carbone en 2050**. La décarbonation du transport routier de marchandises est donc une priorité qui passe notamment par le développement du report modal.

L'Etat a par ailleurs élaboré une Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (SNDFF) publiée en 2021 avec pour objectif le **doublage de sa part modale d'ici 2030 pour atteindre 18%**.

L'étude s'inscrit globalement dans une politique régionale en faveur du report modal (objectifs du SRADDET, feuille de route Néo Terra).



Les flux de marchandises sur le territoire régional

Par sa localisation et ses infrastructures, la région Nouvelle-Aquitaine a une place centrale pour le transport de marchandises, à l'échelle régionale et internationale, et potentiellement des opportunités au report modal.

Le diagnostic des flux de marchandises dans l'étude a mis en avant la **prépondérance des flux routiers internes à la région**, et particulièrement au sein même des départements. Représentant un volume de près de 153 millions de tonnes de marchandises transportées, ces flux sont plutôt de courte distance et ne présentent pas à priori un potentiel de recours aux modes massifiés, plus performants sur de longues distances. Les échanges entre régions représentent plus de 61 millions de tonnes, ceux avec les régions limitrophes mobilisant près de deux tiers de ces échanges avec la région.

En France, la part modale du rail est de 10,4% (2022). En Nouvelle-Aquitaine, à l'**écart de la dorsale logistique française** et des grands flux ferroviaires, la part modale du ferroviaire est en dessous de la moyenne nationale, notamment en raison de l'impossibilité de faire circuler des trains vers l'Espagne. Selon des études du Ministère de la transition écologique, la région Nouvelle-Aquitaine représente 9% des chargements de marchandises de transport ferroviaire et 7,9% des déchargements en 2022.

Le transport combiné

Le transport combiné utilise plusieurs modes de transport (route, rail, fleuve) pour acheminer des marchandises sans changer d'unité de chargement. Il représente selon le Ministère de la transition écologique **40,5% des tonnes-kilomètres** réalisées en France par le mode ferroviaire en 2022 et connaît une réelle dynamique depuis 2019 avec une augmentation de près de 28% des tonnes-kilomètres sur la période. Les distances parcourues par les liaisons multimodales ou combinées sont élevées (630 km en moyenne). Les deux tiers des tonnes-kilomètres du fret ferroviaire combiné sont réalisés avec l'étranger.

Exemple de redémarrage de trafics ferroviaires à la gare de marchandises de Puyoô où le terminal rail-route à l'abandon depuis 2022 a été réinvesti. Les deux voies du terminal sont entièrement en service depuis novembre 2023, suite aux investissements de Geodis, avec le soutien de la commune et des aides de l'Etat et de la Région.

A l'échelle régionale, des **perspectives existent pour renforcer ces trafics** et constituer de nouvelles liaisons longue distance, à partir des sites emblématiques existants, ou à partir de modèles organisationnels renouvelés (ex Puyoô). La Nouvelle-Aquitaine n'est toutefois pas au cœur des enjeux prioritaires de la filière, contrairement aux régions de la dorsale logistique française. Elle compte néanmoins 2 grandes installations de transport combiné : Bordeaux-Hourcade et Bayonne-Mouguerre, et quelques sites à plus faible capacité.

Le transport ferroviaire conventionnel

Le transport ferroviaire conventionnel est plus **diffus sur l'ensemble du territoire** national avec comme répartition 72% de flux domestiques, 21% de flux en échange avec l'étranger et 7% de flux en transit. Les principales filières utilisatrices du fret ferroviaire conventionnel sont la pétrochimie, la métallurgie et les granulats/produits d'extraction, suivis par l'agriculture et les matériels de transport. Il se caractérise par des distances plutôt courtes (160 km en moyenne). Une part importante de ces flux est constituée de liaisons transfrontalières et de liaisons avec un port maritime. D'après les bases de données SNCF 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.

Des **enjeux pour le développement du fret conventionnel** sont ressortis de l'étude, notamment la méconnaissance des installations terminales embranchées (ITE) par les filières économiques, ou encore l'état des lignes de desserte fine ou capillaires fret du territoire (plus de la moitié des tonnes transportées par du fret conventionnel ont une origine ou destination sur ces lignes). Par ailleurs, le recours au ferroviaire permet des transbordements plus sécurisés pour certains produits tels que les produits chimiques. Notons également que les trains de fret doivent circuler avec les trains de voyageurs et cohabiter avec les travaux de nuit sur le réseau.

L'enjeu des ITE et des capillaires fret

A date de l'étude, 142 ITE étaient recensées en Nouvelle-Aquitaine dont 75 utilisées pour du fret ferroviaire, avec une concentration autour des ports, sur la ligne Angoulême-Tour et les branches autour de Poitiers.

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 entreprises et des industries embranchées.

80% du trafic fret a pour origine ou destination une ITE.

L'étude souligne aussi l'**importance des capillaires fret** dans le maillage territorial. 15 % des ITE y sont embranchées, ramenés à 20% si on tient compte des ITE accueillant effectivement des trafics. Leur préservation relève donc d'un enjeu stratégique. L'Etat et la Région apportent leur soutien, financier notamment, aux lignes capillaires fret et aux projets d'ITE.

Points de vue des acteurs

Pour consolider le diagnostic des flux et apporter des informations sur les aspects qualitatifs du transport et sur l'identification de flux éligibles au report modal, onze entretiens¹ ont été menés auprès d'opérateurs de transport ferroviaire, gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de combiné.

Ces entretiens ont permis d'obtenir des informations sur les perspectives de trafics, sur les freins et leviers pour changer de mode de transport, ainsi qu'une meilleure compréhension des pratiques et enjeux logistiques sur le territoire.

Il est notamment ressorti le **manque de cours de fret et de plateformes dédiées au stockage** dans la région bordelaise, l'**absence d'infrastructure mutualisée pour la grande distribution**, ou encore que les **sillons ferroviaires** ne sont pas assez nombreux et fiables.

En parallèle, les chargeurs se ré-intéressent au mode ferroviaire : le territoire régional dispose de ports conscients et moteurs sur le recours au ferroviaire, et la proximité avec l'Espagne fait de la région un lieu stratégique pour les flux internationaux (autoroute ferroviaire vers Cherbourg).

¹ Port de La Rochelle, Port de Bordeaux, Captrain, Fret SNCF, Naviland Cargo, SNCF Réseau, Triage d'Hourcade, Niort Terminal, Novatrans, CEF à Mouguerre, Maisons de Cognac

Opportunités des ports et de leurs dessertes ferroviaires

Même si les analyses de l'étude se sont concentrées sur le mode ferroviaire en tant qu'alternative à la route, le transport maritime a pu être appréhendé via des entretiens. L'accessibilité ferroviaire des ports de la région est un enjeu notamment pour le préacheminement vers les grands ports maritimes et la connexion de la région aux ports français mais aussi espagnols, belges et néerlandais où la route reste dominante pour se connecter à l'hinterland.

Les activités au Port de Bordeaux constituent un **important potentiel de report modal sur le transport maritime de courte distance** (short sea), permettant d'éviter certains flux routiers entre le port et les grands ports, comme Saint-Nazaire ou Le Havre. Il est toutefois difficile d'en dégager une estimation des potentiels de trafics. Les perspectives de report modal sont principalement applicables au transport de conteneurs.

A date de l'étude, la part modale du fer au Port de La Rochelle atteint 16%, allant jusqu'à 30% pour les trafics de céréales. Des investissements sont réalisés pour augmenter cette part modale, notamment avec la construction d'une nouvelle ITE.

Le Port de Bayonne dont la part modale du fer atteint 11% en 2024 poursuit le déploiement de sa stratégie, avec des travaux d'agrandissement de quai pouvant accueillir des plus gros navires et la réalisation de nouvelles voies ferrées afin d'optimiser le report modal terrestre par train. L'objectif est de passer à 18% d'ici 2030 et atteindre 25% en 2050.

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. Une réflexion sur la desserte ferroviaire du port est engagée.

Des filières à potentiel pour engager un report modal

Sur la base de l'avancement de l'étude, 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, avec des analyses alimentées par des entretiens complémentaires (chargeurs, représentants de filières).

Le bureau d'étude a alors proposé une **analyse multicritère** afin de répertorier et synthétiser les filières d'intérêt avec leurs trafics à date de l'étude, leurs enjeux logistiques, ainsi que leurs projets et perspectives à recourir au mode ferroviaire.

Informations recueillies au moment de l'étude

	Carriers et industrie cimentière 	Céréales 	Chimie et matières dangereuses 	Bois 	Grande distribution 
Trafics (illustrations)	Plusieurs millions de tonnes annuelles réparties sur 3 carriers emblématiques	1,2 M de tonnes de céréales au Port de La Rochelle en 2022	40% de la production d'éthanol 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
Enjeux logistiques	Trains privilégiés sur de longues distances (+300 km) notamment pour la fourniture de roches massives	Production principale de maïs (sud NA) et exportation de blé en particulier depuis le Port de La Rochelle provient des régions avoisinantes	Bec 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	Sur 26 silos céréaliers embranchés en NA, 11 utilisent le mode ferroviaire. Parmi les 15 autres silos, 10 embranchements sont en mauvais état, 5 inutilisables	Ferroviaire mobilisable surtout à l'export ainsi que pour les approvisionnements (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, 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
Bilan / Perspectives	Trafics en hausse (tendance) malgré une baisse générale d'activité	Trafic en hausse sur la période récente (2022) mais conjoncture mondiale prépondérante + effet 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 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 pour augmenter la part modale + qualité des ITE à renforcer	Perspectives de trafic permises par la hausse des coûts de l'énergie et favorable au rail ?	Plateformes de cross-docking recherchées par des chargeurs
	+++	++	++	+	+

Les carriers et industries cimentières est la filière la plus pourvoyeuse de flux par le mode ferroviaire. Les céréales bénéficient d'une position stratégique pour recourir au mode ferroviaire avec des perspectives d'intensification de trafics envisageables et avec la réhabilitation et réactivation d'infrastructures. La filière chimie bénéficie d'un potentiel pour accroître ses trafics par le mode ferroviaire et limiter le transport routier au vu des bassins industriels de production en région et des volumes produits. Les potentialités dans la filière bois sont plus restreintes (trafics « opportunistes »). Le ferroviaire est peu ou pas utilisé dans la filière grande distribution.

Quelles pistes pour accroître le recours aux modes de transport alternatifs à la route ?

L'étude met en avant des opportunités pour intensifier le recours aux modes de transport autres que la route. La **mise en réseau des acteurs** de la logistique est une opportunité de fédérer autour de l'enjeu du report modal avec pour exemple Aquitania Ports Link créé en 2022 qui permet de faire le lien entre les 4 ports de la région et dont un des objectifs est la promotion des énergies bas carbone du transport de fret.

Les **Clusters supply chain** représentent quant à eux des communautés professionnelles au service de la logistique avec pour objectif d'améliorer la compétitivité du secteur (ex Ferrocampus basé à Saintes focalisé sur le ferroviaire).

Le recours à des **outils numériques** est une autre opportunité de rencontre pour favoriser le report modal et permettre la visualisation de l'offre et de la demande sur le territoire, et fluidifier la mise en relation des acteurs (donneurs d'ordre et transporteurs).

La plateforme Appel d'air, développée par l'Association AI Cargo dans le cadre d'un projet CEE (Certificats Economie d'Energie), vise à sensibiliser, accompagner et engager les acteurs professionnels du transport et de la logistique vers l'assistance numérique au report modal ferroviaire et fluvial.

Cette étude a essentiellement fait l'objet d'entretiens auprès d'acteurs régionaux, du ferroviaire, du portuaire, ou encore des représentants de filières économiques en vue de mieux comprendre l'écosystème et tenter de se projeter. Mais l'exercice d'estimation de volumes de marchandises susceptibles de passer de la route par le rail a été difficile à mener face à la nature et à la disparité des données et informations récoltées. Le fluvial a été exclu des réflexions dès le départ, les opportunités restant à la marge en Nouvelle-Aquitaine. L'étude a permis de mettre en lumière des expérimentations de recours au report modal, et les analyses ont permis d'identifier des freins ainsi que des leviers mobilisables pour renforcer le recours aux modes alternatifs à la route. Elles permettent également de mettre en avant des filières stratégiques, en position d'intensifier leurs trafics ferroviaires, pour atteindre l'objectif national de doublement de la part modale.



Télécharger l'étude sur https://www.ornouvelleaquitaine.fr/wp-content/uploads/2025/04/Rapport-final_reportmodal_NA_v4.pdf

Contact : ornouvelleaquitaine@gmail.com

L'ORT

L'Observatoire régional des transports Nouvelle-Aquitaine est une association qui réunit les principaux acteurs du transport, marchandises et voyageurs, en région. Ses membres sont l'Etat, la Région, les fédérations professionnelles (FNTR, TLF, OTRE, FNTV), les ports de commerce, la CCI, l'AFT, SNCF Réseau, l'Ademe ou encore Atlandes.

L'ORT a une activité d'observation et de suivi de la donnée. Il a pour mission d'informer les acteurs régionaux des tendances et actualités du transport, et est amené à organiser des réunions ou conférences.

Les travaux produits par l'ORT (newsletter, recueil statistiques, études, ...) sont en ligne sur www.ornouvelleaquitaine.fr.

Retrouvez-nous également sur 

