



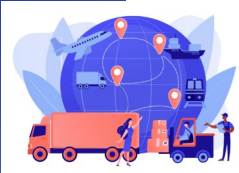
ATELIER

MULTIMODALITÉ

ET

REPORT MODAL

Conférence régionale de la logistique – 11 octobre 2022



Franck PUHARRÉ

TLF Sud-Ouest

Nicolas MÉNARD

Port Atlantique La Rochelle



Comment optimiser les modes de transport et favoriser la chaîne multimodale et le report modal ?



DEROULEMENT DE L'ATELIER

3 TEMPS

CONTEXTUALISATION

30mn

PRECONISATIONS

45mn

RESTITUTION

20mn



ENJEUX DU REPORT MODAL

- Performance logistique pour satisfaire les besoins (consommateur, entreprises, service publics).
- Performance économique des donneurs d'ordre et des opérateurs logistiques.
- Performance environnementale (décarbonation/ amélioration de la qualité de l'air nécessaire)



La Multimodalité

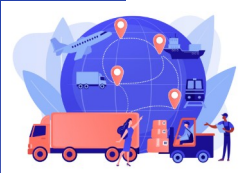
Présence de différents modes de transports entre deux lieux. On parle de multimodalité entre deux lieux si on peut les relier par des trajets empruntant des modes de transport différents

L'intermodalité

Combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Report modal

Transfert total ou partiel du fret d'un mode de transport vers un autre.



MOYENS

□ DES RESEAUX EFFICACES, ADAPTES & DISPONIBLES.

- Voies ferroviaires : gabarit, qualité, connexion entre réseaux, sillons
- Voies maritimes/fluviales : gabarit, navigabilité, connexion entre réseaux
- Voies routières : gabarit, qualité, fluidité, connexion entre réseaux





MOYENS

❑ INTERFACES CONNECTÉES AUX RÉSEAUX.

- Terminaux multimodaux dans les zones portuaires et dans les hinterlands
 - Moyens de manutention adaptés
 - Dépôts intérieurs de conteneurs
- Installations terminales embranchées (ITE) ferroviaires.
 - Plateformes logistiques



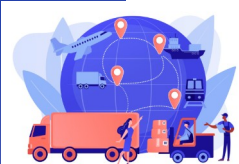


Terminaux combinés

Les terminaux (ou chantiers) combinés rail-route et route-fleuve permettent de traiter des conteneurs ou des caisses mobiles grâce à un opérateur qui exploite le chantier et propose une offre complète. L'opérateur de manutention peut ou non assurer certains maillons de transport (route, traction ferroviaire..)



Solution dites intermodale où le conteneur/la caisse mobile est transbordé d'un mode à l'autre, les premiers et derniers km étant réservés au mode routier.



Autoroute ferroviaire

Solution intermodale.

Ce ne sont pas les conteneurs/les caisses mobiles qui sont transbordés mais les semi-remorques.

Techniques particulières.
Terminaux combinés traditionnels mais wagons adaptés et voies ferroviaires à gabarit particulier (P400).



MOYENS

PLATEFORMES INTERMODALES REGIONALES

LES SITES PRINCIPAUX

1- Des plates-formes logistiques dites « techniques »

- Des ports : Bordeaux, La Rochelle, Bayonne, Rochefort-Tonnay-Charente
- Des plates-formes multimodales (rail/route) bien réparties, qui ne se font pas concurrence et peuvent être valorisées : Niort, Cognac, Bruges, Hourcade, Mouguerre, Hendaye-Irun, Bordeaux

2- Des plates-formes ou zones d'activités dédiées à dominante logistique

- généralement organisées autour d'une activité phare (ex : base logistique d'un acteur du E-commerce ou d'une chaîne de grandes surfaces)

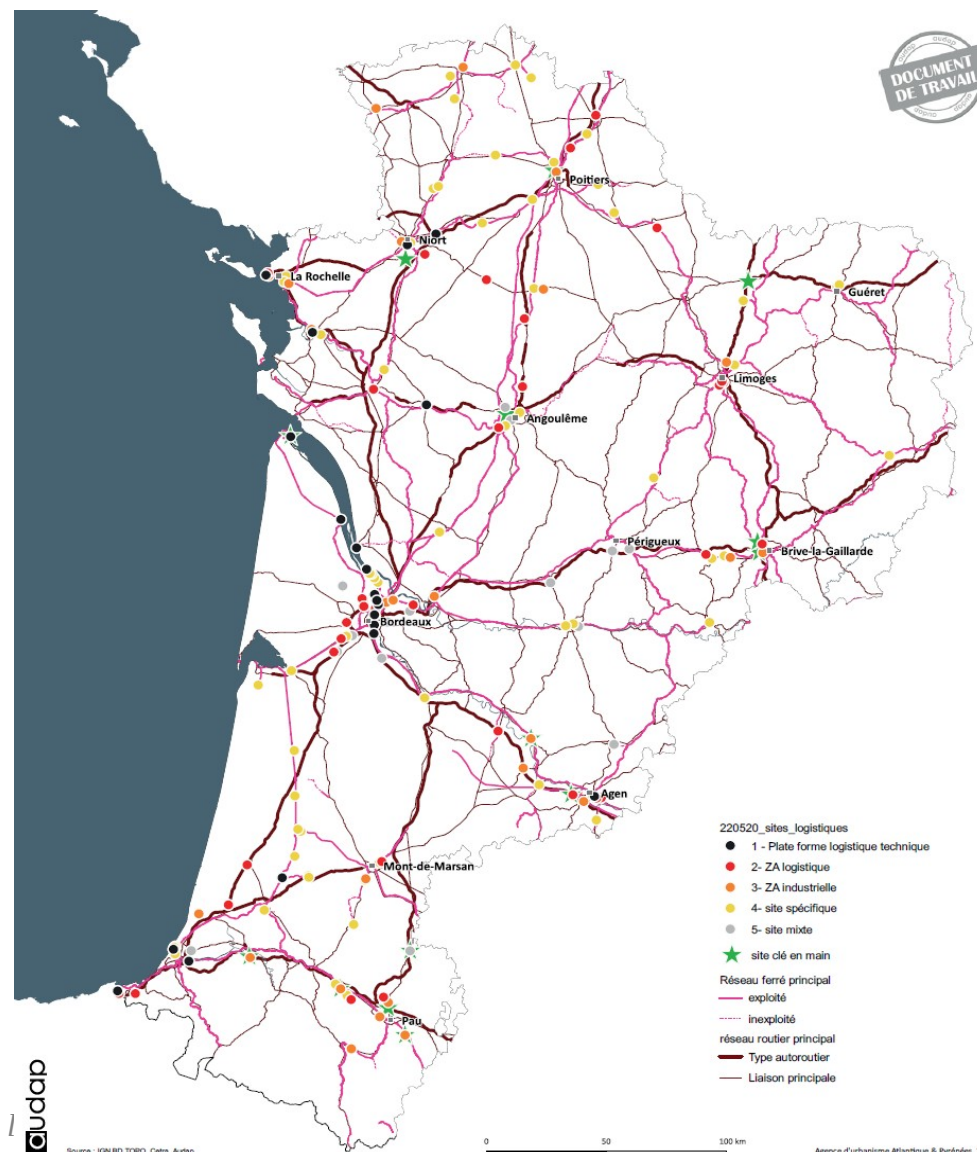
+ les sites clés en main (14)

Des potentiels d'utilisation des modes alternatifs

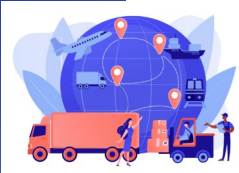
- 48 % disposent d'un embranchement fer,
 - 85 % des types 1
 - 31 % des types 2
 - 28 % des sites clés en main
- 20 % disposent d'un bord à quais
 - 55 % des types 1
 - 0 % des types 2
 - 7 % des sites clés en main
- 39 % sont à moins d'un kilomètre d'une voie de type autoroutière
 - 15 % des types 1
 - 48 % des types 2
 - 57 % des sites clés en main



Maillage des sites logistiques en Nouvelle Aquitaine



DOCUMENT DE TRAVAIL



BESOINS

Approche filières :

Quelles opportunités de recours au fret ferroviaire ? 1/3

Les carriers

- 3 gros utilisateurs ferroviaires en région avec carrières embranchées : Roy, Thiviers, Kleber Moreau
- 1000 trains par an pour carrières Roy à Thouars (alimente l'IDF, le Centre, la Picardie, etc.) qui n'ont pas de roches massives pour leurs chantiers routiers
- Réseau jugé vétuste (ligne Bordeaux fermée, passage par Saint Pierre des Corps), ITE des clients également inadaptées (notamment pour chargement plus lourds)
- Fret ferroviaire qui nécessite une anticipation N-1 peu compatible avec la crise actuelle (prix des enrobés et manque de visibilité sur la commande publique)
- Volumes à la baisse depuis plusieurs années, tendance qui va se poursuivre (alors que les flux ferroviaires sont à la hausse sur période récente)



Approche filières : quelles opportunités de recours au fret ferroviaire ? 2/3

Les céréales

- Niort Terminal : 30 – 50 trains par an de façon saisonnière. La récolte est locale, livrée par camion et destinée en train à Bordeaux/La Rochelle/Rouen.
- Les trafics se réduisent (problème d'eau). La production est en priorité fléchée vers la consommation locale.

La Chimie (dont matières dangereuses)

- Deux zones cibles du territoire comme potentiels générateurs de trafics : Bec d'Ambès/Bassens (Michelin, Nouryon, etc.) et Bassin de Lacq (Vertex Bioenergy : maïs ; Arkema ?)
- Des adhérents (de France Chimie) qui réalisent quelques wagons mais qui ne sont pas en mesure de mobiliser un train entier > enjeu d'amélioration des embranchements en sortie d'usine ?
- Le Réseau de coopération FERAID (France Chimie, Fédération des produits pétroliers et SNCF) facilitant?

Trafics identifiés :

- 1 tr/jour sur le bec d'Ambès, avec du gaz à l'import et de l'engrais transformé à l'export (200kt/an)
- Bassens : 1 train par jour sur le site



Approche filières : quelles opportunités de recours au fret ferroviaire ? 3/3

Le trafic « opportuniste » du bois

- Le bois est une filière essentielle sur la région Nouvelle Aquitaine. A cause de la tempête de 2007, il existe un déficit local.
- Certains bois malades de l'est de la France viennent sur le marché néo-aquitain, notamment par mode ferroviaire.
- 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.
- Besoin de bois en Espagne (déficit) : par quels modes ? A creuser.

La grande distribution : absente des réflexions ferroviaires

- Aucune installation ni aucun trafic n'ont été détectés concernant la grande distribution sur la Nouvelle Aquitaine.
- Pourtant, cela permettrait d'opérer un trafic d'import susceptible d'équilibrer les exports et de rentabiliser les coûts de transport inhérents en évitant le retour à vide.
- Aucune infrastructure de cross-docking. D'après Fret SNCF, les grands groupes de l'agroalimentaire cherchent ce type d'installation (Nestlé Water, Carlsberg, Danone, etc.).



PARTS MODALES

TRANSPORT ROUTIER 1/4

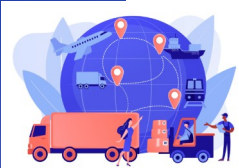
- Des flux routiers de marchandises majoritairement internes au territoire régional (75% des tonnages) et réalisés sur courtes distances.
- La Gironde comme plus gros émetteur de flux internes à la région;
- Trafic interrégional réalisé surtout avec Occitanie (27%), Pays de la Loire (24%), Centre Val de Loire (16%), avec une dominante de flux sortants;



TRANSPORT ROUTIER 2/4

Flux intra-régionaux du mode routier en 2021

Division	Libellé	Tonnes	Tonnes x km	Tendance // 2020
01	Agriculture/Chasse/Forêt/Pêche	28 332	1 998	▼
02	Houille/Lignite/Pétrole brut/Gaz	660	72	▼
03	Minerais/Produits d'extraction	41 503	1 951	▼
04	Alimentaires/Boissons/Tabac	10 612	940	▼
05	Textiles/Cuir	0	0	▼
06	Bois/Papier/Édition	2 145	167	▼
07	Coke/Produits pétroliers raffinés	6 737	886	▼
08	Chimie/Caoutchouc/Plastique	2 606	269	▼
09	Minéraux non métalliques nca	29 709	1 402	▼
10	Métaux/Produits métalliques	1 581	111	▼
11	Machines/Matériel nca	3 945	235	▼
12	Matériel de transport	912	92	▼
13	Meubles/Produits manufacturés nca	306	34	▼
14	Matières premières secondaires/Déchets	7 277	567	▼
15	Courrier/Colis	2 888	444	▼
16	Matériel transport marchandises	570	37	▼
17	Déménagements/Véhicules réparations	2 016	110	▼
18	Marchandises groupées	10 570	1 146	▼
19	Marchandises non identifiées	185	18	▼
Total		152 554	10 478	▼



TRANSPORT ROUTIER 3/4

Flux de marchandises Nouvelle-Aquitaine – Autres régions par le mode routier

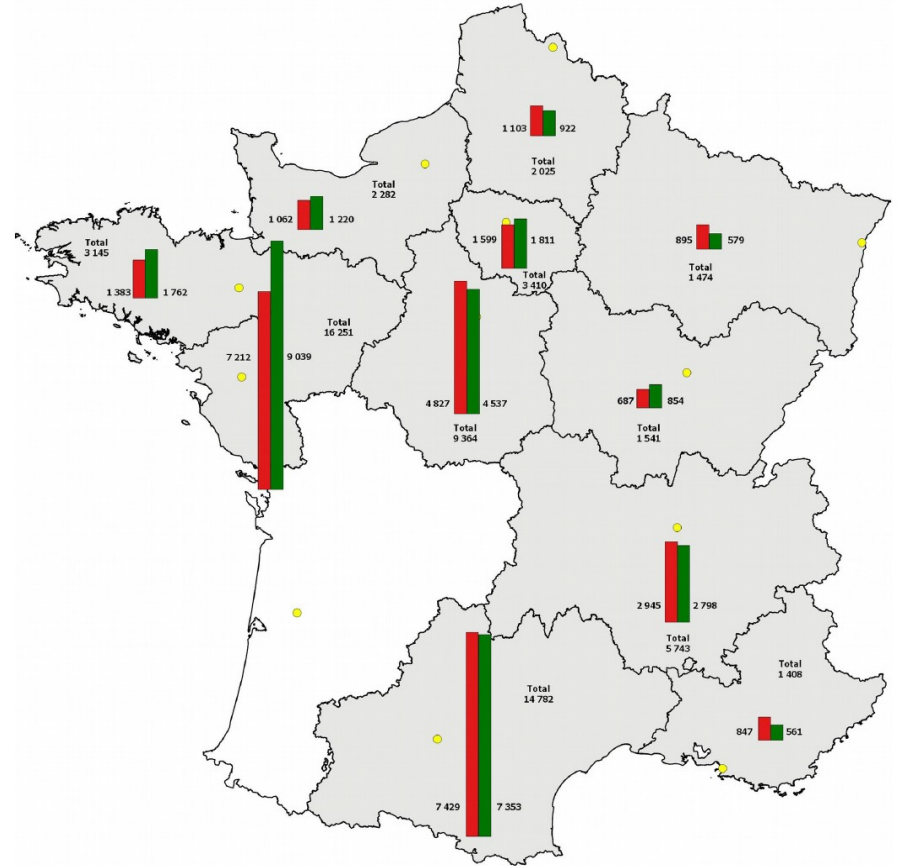
Unité : milliers de tonnes

	2018	2019	2020	2021	2020/2021
Auvergne-Rhône-Alpes	5 385	5 746	5 582	5 743	3%
Bourgogne-Franche-Comté	1 534	1 675	1 573	1 541	-2%
Bretagne	2 913	3 891	3 171	3 145	-1%
Centre-Val-de-Loire	9 067	8 443	10 150	9 364	-8%
Grand-Est	1 274	1 247	1 253	1 474	18%
Hauts-de-France	1 924	1 847	2 011	2 025	1%
Ile-de-France	3 422	3 467	3 575	3 410	-5%
Normandie	2 286	2 431	1 881	2 282	21%
Occitanie	13 124	14 736	12 635	14 782	17%
Pays-de-la-Loire	14 447	15 268	13 800	16 251	18%
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	1 494	1 485	1 588	1 408	-11%
Total	56 870	60 235	57 219	61 424	7%

Source : MTES/CGDD/Base de données SITRAM



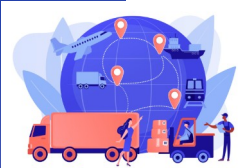
TRANSPORT ROUTIER 4/4



■ Marchandises à destination de la Nouvelle-Aquitaine
■ Marchandises en provenance de la Nouvelle-Aquitaine
 En kilo tonnes

Réalisation : DREAL Nouvelle-Aquitaine/SDIT/DMIF
le 12 juillet 2022

Source : enquête TRM 2021



TRANSPORT FERROVIAIRE

En 2019, le transport ferroviaire représente **32,6 milliards de tonnes-kilomètres** transportées. Le transport ferroviaire de marchandises augmente en 2019 (+ 1,7 %) après une baisse de 4,2 % en 2018. Il augmente en moyenne de 0,1 % par an entre 2009 et 2019.

Le transport ferroviaire combiné non accompagné (conteneurs de marchandises, caisses mobiles et semi-remorques) représente **22,5 %** du transport ferroviaire.

	2009	2014	2019
Combiné	7,6	9,1	7,3
Combiné conteneur	6,3	8,0	7,1
Combiné semi-remorques	1,3	1,1	0,2
Conventionnel	24,6	23,5	25,3
Ensemble du transport ferroviaire	32,1	32,6	32,6

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Nouvelle-Aquitaine 2020 → 3,9 Md t/km soit +16% / 2019



TRANSPORT MARITIME 1/2

Trafic des ports de Nouvelle-Aquitaine

Unité : tonnes

	2017	2018	2019	2020	2021	2020/2121
Port de La Rochelle	8 566 353	9 639 632	9 781 268	8 925 015	8 845 723	-0,9%
Port de Bordeaux	7 265 926	7 061 881	6 811 013	6 047 303	6 697 364	10,7%
Port de Bayonne	2 363 784	2 352 068	2 283 938	2 265 508	2 417 227	6,7%
Ports de Rochefort Tonny-Charente	716 716	837 857	634 211	549 815	726 032	32,1%
Ensemble	18 912 779	19 891 438	19 510 430	17 787 641	18 686 346	5,1%

Sources : Port de Bordeaux, Port de La Rochelle, CCI Bayonne Pays Basque, Syndicat Mixte du port de commerce de Rochefort/Tonny-Charente



TRANSPORT MARITIME 2/2

Cabotage maritime/Shortsea

- France/France,
- France/Europe,
- France/arc méditerranéen).

=> Peu ou pas de statistiques consolidées.

Exemple GPM Bordeaux

- Total volume 2021 : **6,7Mt**
- Près de 90% en transport depuis/vers UE et Maghreb **6,1Mt**
- Essentiellement du vrac.
- 26 399 conteneurs (pleins et vides) pour 280 500t à destination ou en provenance du Havre (feeder CMA CGM).



TRANSPORT FLUVIAL

52,5 millions de tonnes transportées en 2021, +4% en tonnes-kilomètres (t-km) et de +3,1% en volumes par rapport à 2020.

Le trafic intérieur +6,5% en t-km et de +5% en volumes.

Les importations +1,9% en t-km et +3,7% en tonnages (9,5 millions de tonnes).

Les exportations connaissent elles une légère baisse de -2,9% en t-km (1,2 milliard de t-km) et de - 1,7% en volumes .

Principale filière : matériaux de construction. 23,7 millions de tonnes. +16,8% par rapport à 2020 .

2ème filière : agriculture.

Conteneurs et colis lourds orientée à la hausse : +3,4% en EVP / 583 000 EVP.

(source VNF)



TRANSPORT FLUVIAL

Freins/contraintes constatés

- Service
 - Temps de transport long vs raccourcissement des chaînes logistiques
 - Congestion portuaire dans des Grands Ports Maritimes avec priorité aux flux maritimes pour les manutentionnaires portuaires.
 - Méconnaissance par les acteurs économiques.

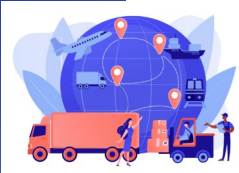
- Infrastructures
 - Taille des canaux peu adaptée au grand gabarit.
 - Faiblesse de l'interconnexion avec le réseau grand gabarit Nord Européen
 - Manque de terminaux fluviaux, quais de chargement
 - Faiblesse des connexions fluvio-ferroviaires
 - Accès limité aux dépôts intérieurs de conteneurs.
- Economique : coûts /rentabilité pour les opérateurs
-



TRANSPORT FERROVIAIRE

Freins/contraintes constatés

- Service
 - Prise de décision sur le temps long : réservation de sillons
 - Qualité de service parfois défailante : retard, traçabilité
 - Priorité au transport massifié VS manque de transport massifié régional
- Infrastructure
 - Mauvaise état de l'infrastructure.
 - Investissement majeur vers le voyageur et la grande vitesse.
 - Manque d'ITE chez les chargeurs.
- Logistique
 - Mode de la moyenne et longue distance Vs flux majoritairement régionaux (distance moyenne 71km).
- Economique : coûts /rentabilité pour les opérateurs
- ...



TRANSPORT MARITIME-SHORTSEA

Freins/contraintes constatés

- Service
 - Faiblesse de l'offre de service des armements

- Infrastructure
 - Infrastructures à adapter au cabotage

- Logistique
 - Rupture de charge
 - Temps de trajet
 - Massification des produits à transporter

- Economique : coûts /rentabilité pour les opérateurs
- ...



TRANSPORT FERROVIAIRE/ FLUVIAL/MARITIME

Opportunités

- Regain d'intérêt pour les modes alternatifs → Décarbonation
- Congestion des infrastructures routières
- Crise d'attractivité du transport routier → manque de conducteurs
- Réindustrialisation encouragée par l'Etat et l'Europe suite aux crises successives

FLUVIAL

- France, plus grand réseau de voies navigables en Europe
- Investissements publics et volonté politique de développement : grands projets (Canal Seine nord)
- ...

FERROVIAIRE

- Réseau secondaire (capillaires) très développé
- Investissements massifs vers le transport routier international (route de la soie chinoise...)
- Ouverture à la concurrence avec de nouveaux acteurs et de nouvelles offre
- ...

MARITIME

- Réseau portuaire existant
- Congestion des ports de premier rang
- ...



(Travail en sous groupes)

PROPOSER 3 ACTIONS
QUOI/QUI/QUAND/COMMENT





(RETOUR EN FORMAT PLENIER)

RESTITUTION PAR LES SOUS GROUPES
DE TOUTES LES ACTIONS SELECTIONNEES

CHOIX DE 3 ACTIONS PRIORITAIRES
PAR L'ENSEMBLE DES PARTICIPANTS DE L'ATELIER

