



Le fret en Normandie

Décarbonation et report modal

Fiche de synthèse
Juin 2025



CONTEXTE & ENJEUX

Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France, avec 34 % des émissions nationales en 2023, dont la très grande majorité provient des voitures particulières et du transport routier de marchandises. Il

s'agit du seul secteur dont les émissions ont augmenté depuis 1990 (+ 3%) quand les autres ont diminué de 31 %.

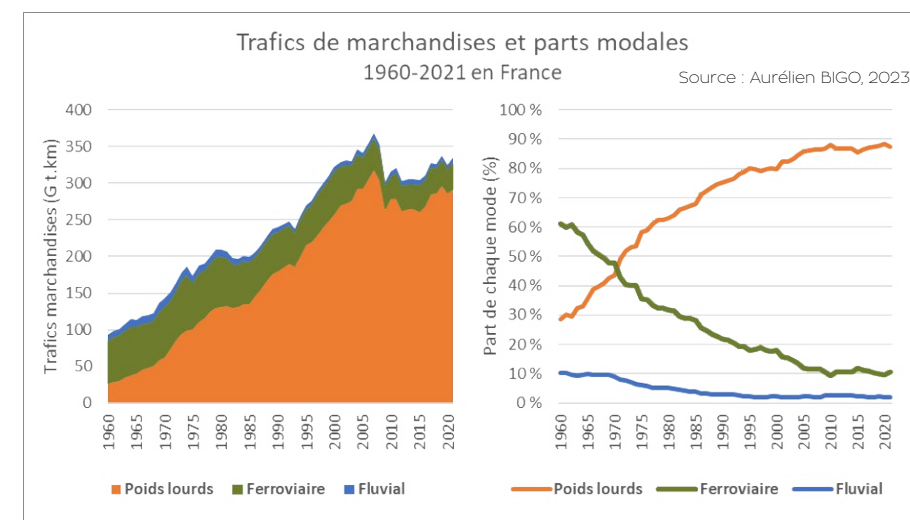
Le fret représente 10 % des émissions nationales, réparties à parts égales entre poids lourds et véhicules utilitaires légers. La hausse des émissions de CO2 liées au fret – multipliées par 3,3 depuis 1960 – est corrélée à la croissance de la demande de transport, multipliée par 3,4 sur la période, et a été portée par l'essor du transport routier*. Depuis les années 1970, la part de la route dans le fret n'a cessé de croître pour atteindre 89 % de part modale en 2023. Face au déclin marqué du ferroviaire et du fluvial, la France s'est engagée, via la Loi Climat et résilience (2021), à doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030 (de 9 à 18 %) et à atteindre 25 % en 2050.

* Aurélien BIGO, « Comment décarboner le transport de marchandises », Polytechnique Insights, 5 avril 2023

Prédominance de la route

Le ferroviaire, principal mode de transport de marchandises dans les années 1960, a vu sa part s'effondrer, tout comme le transport fluvial qui régresse au cours des dernières décennies (cf. graphique). En 2023, la part de la route dans le fret s'élève à 89 %, contre 9 % pour le ferroviaire et à peine 2 % pour le fluvial. Sur le plan européen, la France accuse un retard, avec une part modale du ferroviaire inférieure à la moyenne de l'UE (9-10 % ces dernières années contre 17 % dans l'UE ou 19 % en Allemagne).

En Normandie, même si la Seine est le premier bassin de transport fluvial de marchandises, la route reste prédominante, notamment pour les conteneurs du port du Havre acheminés à plus de 80 % par la route, contre 30-40 % de modes massifiés dans les ports d'Anvers ou Rotterdam.



Des voies qui déraillent

Le déclin du fret s'explique par la priorité accordée aux transports de voyageurs et aux LGV, la dégradation du réseau, la désindustrialisation, les transformations du modèle économique et logistique, et la concurrence accrue de la route. L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en 2006 et la disparition de Fret SNCF au 1^{er} janvier 2025, remplacé par deux nouvelles entités, ont accentué ces difficultés. Toutefois, le fret ferroviaire reste efficace pour le transport de marchandises sur de longues distances et pour le transport de matières dangereuses.

Le transport fluvial dispose d'un important potentiel de développement, notamment sur la Seine. Des projets d'infrastructures comme le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) et MAGEO (Mise au gabarit européen de l'Oise) visent à accroître le gabarit du réseau fluvial pour accueillir de plus grands navires. Cependant, ces projets suscitent des interrogations quant à leur **coût**, leur **impact environnemental** et leur **réelle capacité à favoriser un report modal significatif**.

Les développements possibles...

Le développement des modes massifiés de transport de marchandises en Normandie et dans la Vallée de la Seine s'inscrit dans un objectif national de décarbonation, et de report modal vers le ferroviaire et le fluvial en particulier. En Normandie, la Région soutient dans cette perspective divers projets d'infrastructures ferroviaires et fluviales. La modernisation et l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors, la rénovation de la tranchée couverte à Rouen, la rénovation d'embranchements ou encore la réalisation du projet de chatière pour améliorer l'accès fluvial à Port 2000 sont des exemples d'actions réalisées ou en cours. Malgré cela, le transport routier reste largement dominant, en raison notamment de la proximité de l'Île-de-France, tandis que le fret ferroviaire demeure marginal, représentant environ 3 à 4 % du trafic en Normandie, freiné par un réseau vieillissant et un manque de sillons.

Le transport fluvial de marchandises, dont plus de 40 % du trafic national transite sur la Seine, dispose d'un fort potentiel de développement, encore peu exploité.

Des perspectives de développement existent toutefois pour les modes massifiés en Normandie. Le lancement du feroutage entre Cherbourg et Mouguerre, la mise en service de la plateforme multimodale de Val d'Hazey et le développement du transport combiné depuis Le Havre sont autant de projets prometteurs. Dans le cas du port du Havre, l'essor des modes massifiés sera indispensable pour éviter la saturation routière.

Néanmoins, afin de répondre aux objectifs de décarbonation du secteur des transports et de favoriser un réel rééquilibrage modal, le CESER souligne la nécessité d'une politique volontariste et cohérente de l'Etat, ainsi que des collectivités, à travers **la réorientation et la priorisation des investissements en faveur des modes les plus vertueux.**

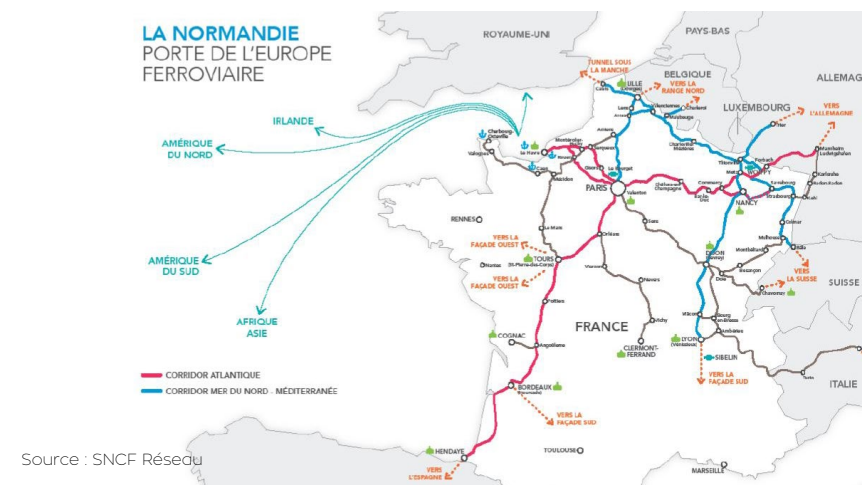
A SAVOIR

La **Stratégie nationale bas-carbone** (SNBC) vise la neutralité carbone en 2050 et fixe un objectif de réduction de 28 % des émissions du secteur des transports, entre 2015 et 2030. Cinq leviers sont identifiés : maîtrise de la demande, report modal, remplissage des véhicules, consommation énergétique, intensité carbone de l'énergie utilisée.

La **Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire** (SNDFF) vise à doubler la part modale du ferroviaire d'ici 2030. Elle repose sur l'amélioration de la qualité de service, le développement des trafics et la modernisation du réseau, avec un plan d'investissement de 4,5 Md€ entre 2023 et 2032.

L'élaboration d'une **Stratégie nationale fluviale** a également été lancée en 2024, avec un objectif d'augmentation de 50 % du trafic fluvial à horizon 2030.

PRÉCONISATIONS DU CESER



PRÉSERVER ET AMÉLIORER L'OFFRE DE FRET FERROVIAIRE

- ✓ **Entretien et préserver les infrastructures existantes** (réseau, embranchements, emprises ferroviaires et foncier des triages) afin de maintenir les trafics actuels et de ne pas hypothéquer les possibilités de relance du fret ferroviaire. Le CESER suggère ainsi de mettre en œuvre un **moratoire sur la suppression d'infrastructures.**
- ✓ Améliorer la **qualité du service ferroviaire** via les investissements dans les infrastructures (triaux, terminaux, embranchements) afin de renforcer la performance des lignes (débits, tonnages et gabarits acceptés), mais également dans les matériels (locomotives, wagons), ainsi que dans la formation et le personnel dédié (conducteurs de trains, agents de maintenance...), tout en apportant davantage de souplesse et réactivité dans l'attribution des sillons.
- ✓ **Des projets à soutenir** : développer des contournements ferroviaires pour les trafics n'ayant pas pour origine ou destination l'Île-de-France : contournements sud-ouest via Rouen – Le Mans – Tours (route du blé), avec la mise à gabarit fret et l'électrification de cet itinéraire (notamment la section Elbeuf-Serquigny en Normandie), et nord-est via Amiens – Lille ou Amiens – Valenciennes ; Réaliser les deux sections prioritaires de la LNPN (Paris-Mantes et Rouen-Barentin) ; Relancer le projet de réouverture de la ligne Glos-Monfort – Honfleur ; Réhabiliter la ligne Motteville - St-Valéry-en-Caux...
- ✓ Prendre en compte **les enjeux d'acceptabilité** dans la relance du fret ferroviaire : celle-ci doit s'accompagner de mesures de protection des sites urbanisés, notamment en termes de limitation du bruit.



DÉVELOPPER LE FRET FLUVIAL SUR LA SEINE

- ✓ Mettre en oeuvre une politique globale d'accompagnement de la **relance du transport fluvial**, notamment à travers la stratégie nationale fluviale attendue qui doit fixer un cap et apporter des moyens financiers, aux côtés de l'action de la Région, des collectivités territoriales et des acteurs économiques. Cela implique de mobiliser le secteur de la batellerie (personnels qualifiés, unités fluviales, services d'avitaillement et de maintenance), renforcer la formation professionnelle (création d'une école nationale de formation aux métiers du fluvial à Rouen), favoriser la mutualisation entre opérateurs et armateurs pour améliorer le taux de remplissage des barges, et anticiper la mise en service du Canal Seine-Nord Europe (modernisation des infrastructures, gestion de la ressource en eau).
- ✓ **Accompagner la décarbonation du transport fluvial** à moyen-long terme, en accentuant l'accompagnement des opérateurs dans le verdissement de la flotte et en poursuivant les investissements en matière d'électrification des quais.



ACCOMPAGNER ET PROMOUVOIR LE REPORT MODAL

- ✓ **Favoriser la logistique multimodale lors de la création de nouvelles plateformes** pour rompre avec une approche mono-modale, lorsque la localisation géographique le permet. Différents leviers sont susceptibles d'être mobilisés en faveur de l'usage des modes massifiés (réglementation, politique d'incitation et de conditionnalité dans le cas de subventions publiques, appui sur les documents de planification régionaux – comme le SRADDET – et infra-régionaux – SCOT et PLUI).
- ✓ Identifier les flux et trafics pertinents pour être acheminés par voie ferroviaire ou fluviale et favoriser le développement d'**offres de transport combiné et de chaînes logistiques intégrées**.
- ✓ Développer une **logistique urbaine durable** et la **cyclo-logistique** dans les zones urbaines denses.
- ✓ **Accompagner, informer et inciter** les clients, chargeurs, commissionnaires de transport et logisticiens à aller vers les modes massifiés via des dispositifs fiscaux et financiers, en mobilisant la commande publique et en mettant en œuvre **une éco-conditionnalité des aides et subventions**.
- ✓ Favoriser un rééquilibrage entre les modes de transport à travers **la réorientation et la priorisation des investissements en faveur des modes les plus vertueux** (ferroviaire, fluvial, terminaux, plateformes multimodales favorisant les modes massifiés) et de la décarbonation de la route et des différents modes.

Le fret en Normandie

Décarbonation et report modal



Présenté par **Patrick Morel**
Avec la contribution de **Pierre Landais**

Retrouvez
l'étude en
scannant
ce **QRCode**



CONSEIL ÉCONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL

Caen Abbaye-aux-Dames - CS 30529 - 14036 CAEN Cedex 1 | 02 31 06 98 90

Rouen 5 rue Schuman - CS 21129 - 76174 ROUEN Cedex | 02 35 52 56 30

ceser.normandie.fr