

Potentialités et conditions de redéploiement pérenne du fret ferroviaire en Bretagne

Juin 2010



Introduction

Le Grenelle de l'Environnement, l'émergence des considérations écologiques, l'augmentation prévisible des coûts énergétiques et de l'usage des infrastructures routières poussent à réfléchir au report modal vers les modes alternatifs à la route, en général, et vers le ferroviaire, en particulier.

Parallèlement et dans un contexte de développement de l'économie des échanges, la compétitivité des entreprises passe, de plus en plus, par une amélioration permanente de l'offre de services logistiques et de transport. La CRCI est régulièrement sollicitée par des entreprises qui rencontrent des difficultés pour acheminer leurs marchandises.

Ce qui est vrai quels que soient les modes, l'est plus encore pour le fer pour lequel l'inadéquation de l'offre avec les attentes des entreprises est souvent décriée et pour la Bretagne, région porteuse d'opportunités mais périphérique par rapport aux grands corridors et aux grands projets de transport terrestre nationaux et européens.

Dans ce cadre, il est nécessaire de construire des projets autour des usages et de favoriser les synergies permettant de redéfinir une offre de service ferroviaire pérenne.

Ces enjeux fondent l'objet de la présente étude qui bénéficie du concours financier des fonds européens (FEDER), réalisée par Samarcande pour RFF, l'Etat via la DREAL, le Conseil Régional et la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie qui en assure également la maîtrise d'ouvrage. Cette démarche s'inscrit dans le cadre des travaux conduits par la Commission Régionale Aménagement du Territoire.

Cette étude vise principalement à :

- Analyser la situation actuelle et établir un diagnostic partagé,
- Identifier des besoins et des attentes d'entreprises en matière de fret ferroviaire dans la région et dessiner les traits d'une nouvelle offre ferroviaire reposant sur des attentes communes,
- Etudier les conditions de réussite des projets,
- Créer un premier espace commun de réflexion autour de la thématique ferroviaire.

L'étude a été réalisée sur la base d'analyses documentaires, d'entretiens avec des entreprises bretonnes (46 entreprises interrogées), d'entretiens avec les porteurs de projets et opérateurs. A l'issue du diagnostic deux ateliers ont été organisés : « Les IAA, un enjeu essentiel pour la région, un champ possible d'expérimentation pour de nouveaux usages et de nouvelles solutions ferroviaires innovantes » et « Les flux intra-régionaux de céréales et de matériaux de construction, un champ possible d'expérimentation pour des *short lines*, un enjeu pour les ports bretons ? ». Dix neuf entités (entreprises, fédérations ou associations¹) ont pris part à ces ateliers. La démarche de concertation a également donné lieu à une réunion avec l'ensemble des porteurs de projets et représentants des filières parties prenantes de ces projets (9 entités étaient représentées lors de cette réunion²).

La démarche engagée a pour objet de se poursuivre au-delà de l'étude, dans le cadre, notamment, d'un travail collaboratif débouchant sur la mise en œuvre des actions.

¹ Hors financeurs de l'étude

² Hors financeurs de l'étude

Sommaire

Introduction 2

I. Une région à potentiel exogène faible mais à réalité endogène forte	5
1.1. Une région péninsulaire	6
1.1.1. Une région dans un espace assez fortement industrialisé mais à l'écart des grands corridors logistiques européens et nationaux	6
1.1.2. Des infrastructures et des trafics d'échanges	7
1.2. Un tissu démographique et économique puissant	9
1.2.1. Une armature urbaine équilibrée sur les périphéries	9
1.2.2. Une activité industrielle intense sur tous les espaces	11
1.2.3. Dynamique logistique en Bretagne	15
2. L'analyse des trafics	19
2.1. Les trafics routiers	21
2.1.1. Les trafics intra départementaux	21
2.1.2. Les trafics intrarégionaux	22
2.1.3. Les trafics interrégionaux	22
2.1.4. Les trafics internationaux	23
2.2. Les trafics ferroviaires	26
2.2.1. Les trafics intra régionaux	27
2.2.2. Les trafics interrégionaux	28
2.2.3. Les trafics par gare	33
2.3. Les liens mer-fer	36
3. L'avenir incertain des services ferroviaires fret nationaux	38
3.1. Une crise structurelle profonde	39
3.2. Les plans Fret, un recul de l'offre lotissement jusqu'en 2009	40
3.3. L'engagement pour le fret ferroviaire et les 9 projets industriels de la SNCF	46
3.4. Les trains Multilots – Multiclients (MLMC)	49
4. Les infrastructures ferroviaires en Bretagne (infrastructures et services)	52
4.1. Densité des infrastructures et leurs usages	53
4.2. Un réseau inégal selon les territoires	55
4.2.1. Le réseau breton	55
4.2.2. Les ITE	57
4.3. Des projets d'amélioration du réseau régional : initiatives du Conseil Régional, Plan Ferroviaire breton et CPER	59
5. Les enjeux du transport ferroviaire pour l'économie bretonne	61
5.1. Les matériaux de construction	63
5.2. La Grande Distribution et la boisson	65
5.3. Les Industries Agroalimentaires	66

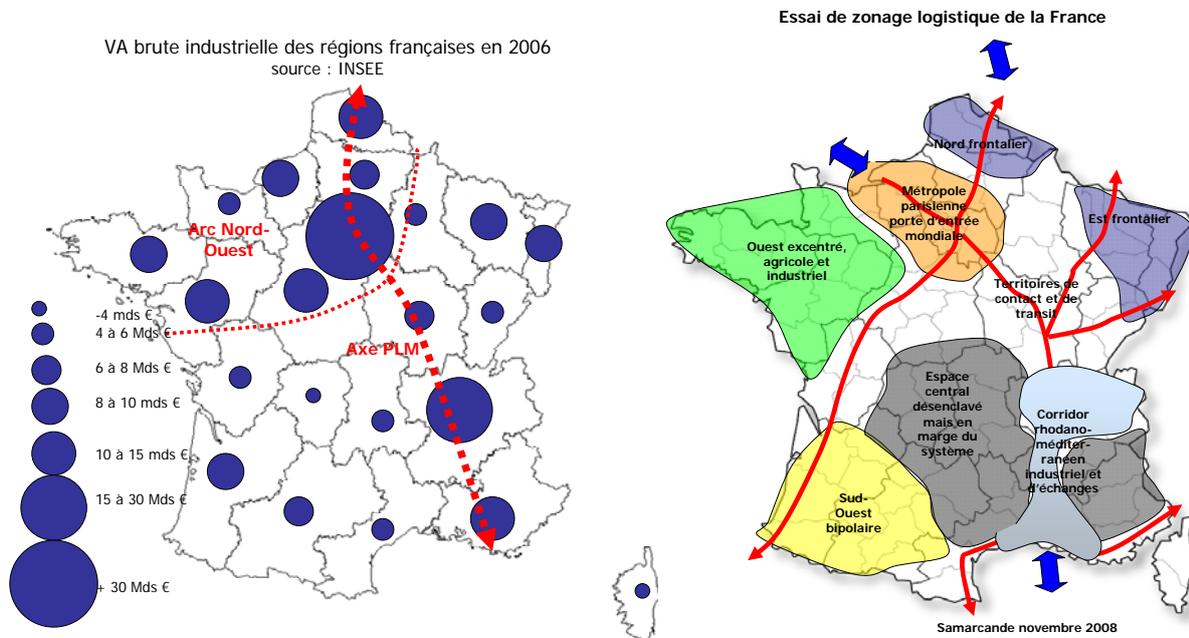
5.4. Les autres produits manufacturés (biens de consommation, intermédiaires, d'équipement et automobiles)	70
5.5. Le potentiel combinable	72
6. Les projets et les conditions de succès	75
6.1. Les conditions de succès par produit ferroviaire	76
6.1.1. Le transport combiné : les acteurs et paramètres de la compétitivité	76
6.1.2. Le wagon isolé et les OFP	77
6.1.3. Le train entier	80
6.2. Les projets de développement de services ferroviaires en Bretagne	80
6.2.1. Le transport combiné, le projet Combiwest	81
6.2.2. Le projet Feedsim Avenir	84
6.2.3. La navette ferroviaire « Brest-Paris », Westlink	85
7. Cahier des préconisations et actions à poursuivre pour le redéploiement pérenne du fret en Bretagne	87
7.1. Les quatre grands axes de préconisations	88
7.2. Les préconisations : les enjeux, les actions, les partenaires à associer	88
Préconisation 1 : établir et accompagner un schéma ferroviaire régional, partagé et porté	89
Préconisation 2 : soutenir le projet de transport combine rennes - macon - lyon et favoriser les conditions de son succes	90
Préconisation 3 : soutenir la reflexion sur les plates-formes en bretagne en lien avec les projets feedsim et combiwest	91
Préconisation 4 : aider a la montee en competences ferroviaires des entreprises bretonnes	93
8. Synthèse	96

I. Une région à potentiel exogène faible mais à réalité endogène forte

1.1. Une région péninsulaire

1.1.1. Une région dans un espace assez fortement industrialisé mais à l'écart des grands corridors logistiques européens et nationaux³

La Bretagne est, au sein du territoire national, située dans un espace assez fortement industrialisé : **le quart Nord-Ouest, territoire le plus intensément industrialisé du pays**, la région étant elle-même sensiblement plus industrialisée que la moyenne nationale.



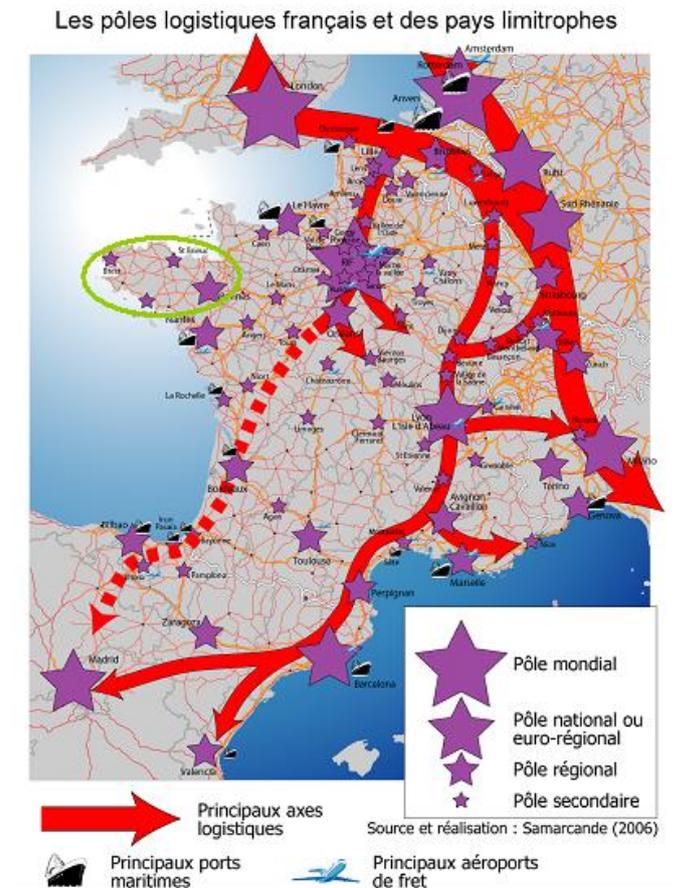
Parallèlement, la Bretagne présente une position excentrée. Si elle est peu éloignée de la métropole parisienne, elle est, en revanche, à l'écart des grands axes d'échanges qui relient les principales concentrations économiques et démographiques de l'Europe.

Elle est également à l'écart des grands corridors d'échanges français et européens qui structurent la géographie logistique du continent. Le seul axe international qui traverse la région est celui qui prolonge les lignes maritimes transmanche aboutissant dans les ports de St Malo et de Roscoff, qui relie l'Ouest du Royaume Uni à l'Europe du Sud-Ouest.

³ Les chapitres 1.1.1. ; 1.2.1. ; 1.2.2.1. et 1.2.3. sont repris, pour partie, du rapport : DRE – DRIRE Bretagne – Samarcande – Jonction, 2008, *Etude sur la logistique en Bretagne*

La Bretagne est également à l'écart des grands corridors logistiques (fondés sur la localisation des grandes plates-formes logistiques publiques et privées) qui sont :

- Le corridor oriental, qui relie le Benelux à l'Espagne, par les vallées de la Moselle, de la Saône et du Rhône, le Languedoc et la Catalogne et qui est polarisé par deux grands pôles de dimension européenne Lyon et Barcelone.
- Le corridor occidental, qui part du Benelux et du tunnel sous la Manche, pour rejoindre Paris, premier pôle logistique européen, pour se constituer vers le Sud-Ouest et l'Espagne, sur le corridor aquitain.

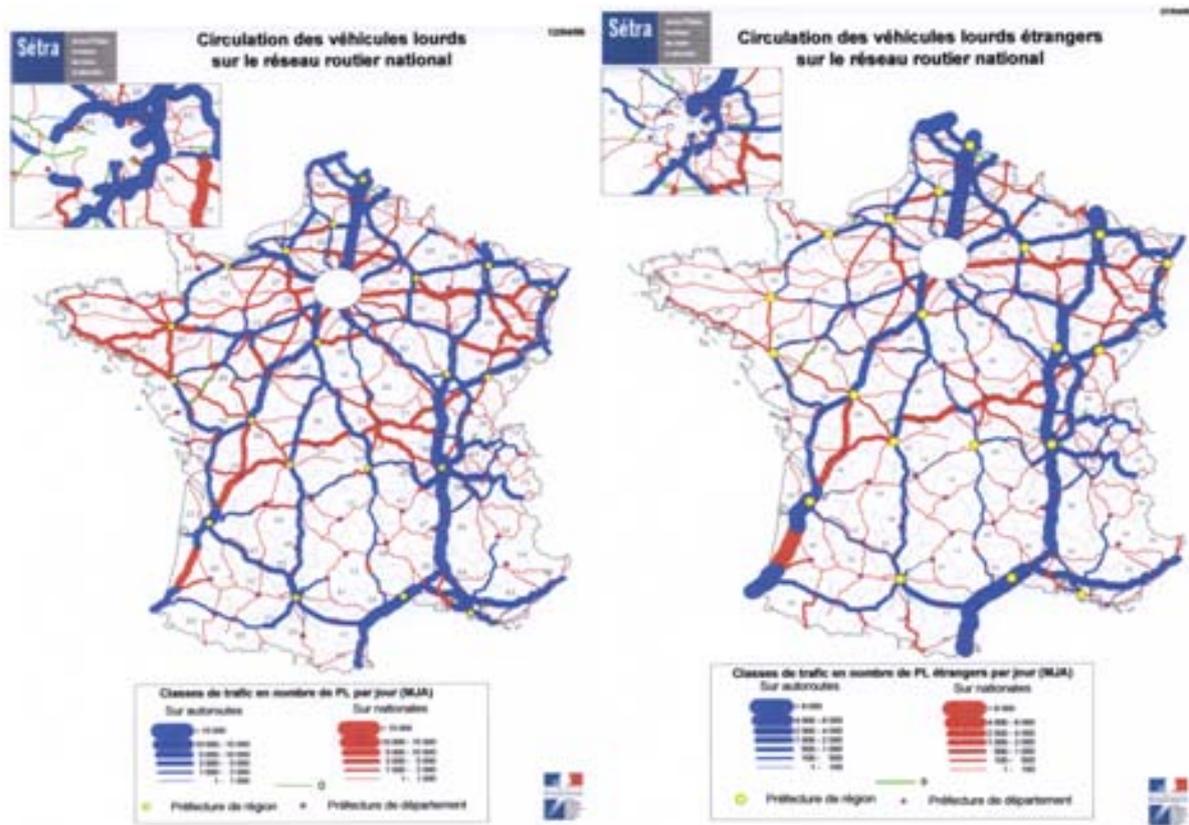


Située très en deçà de l'axe le plus occidental, la région Bretagne est dans une zone d'ombre logistique relative, même si son poids logistique endogène et celui de Rennes en font un pôle logistique régional important.

De manière corollaire, même si la Bretagne est une **grande région maritime, son éloignement des grandes zones économiques et la faiblesse de son hinterland, l'empêchent de disposer de ports importants** et de capter l'énorme flux maritime qui longe ses côtes.

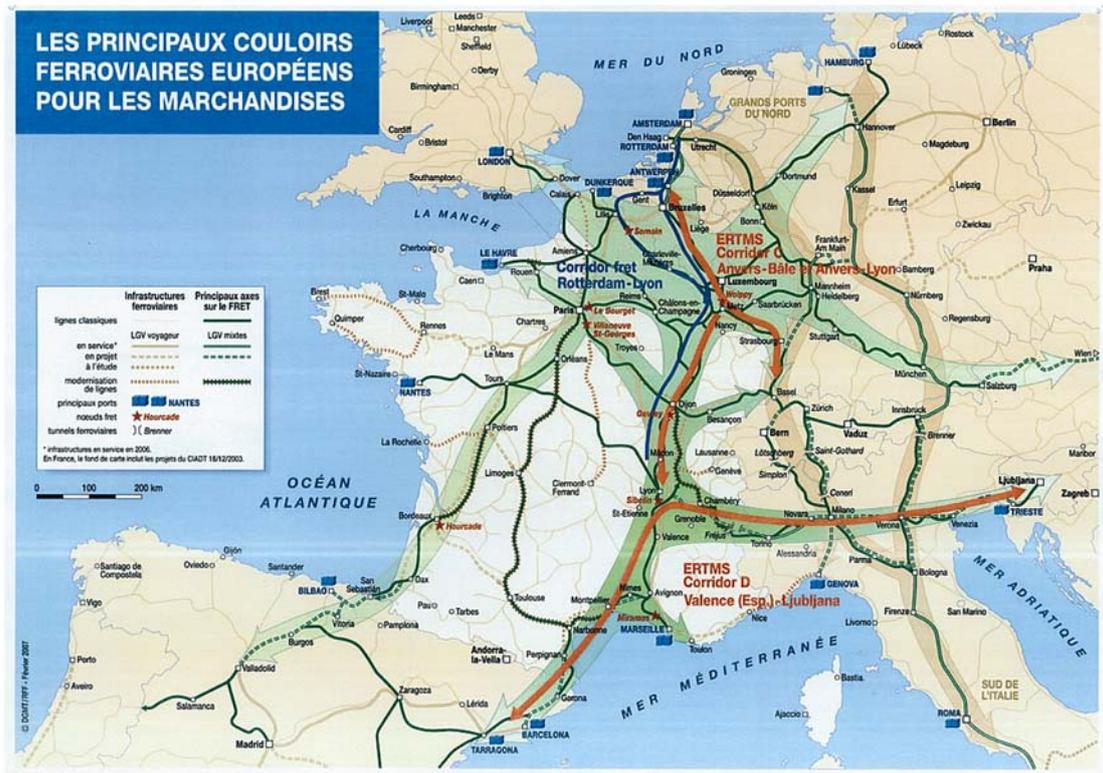
1.1.2. Des infrastructures et des trafics d'échanges

La situation à l'écart des grands axes et flux de transport explique la faiblesse des trafics de transit ; les poids-lourds présents sur les routes bretonnes sont, dans leur grande majorité, au service des marchés régionaux et interrégionaux.



La Bretagne bénéficie d'**infrastructures routières efficaces, homogènes sur une grande partie du territoire**, dont les « voies express » sont gratuites. Les infrastructures routières sont peu saturées, sauf sur les grandes agglomérations aux heures de pointe (conflit d'usage avec les migrations pendulaires effectuées par des véhicules légers) et en période estivale (conflit touristique, notamment sur la façade maritime sud).

Sur le réseau ferroviaire, la conséquence de la péninsularité est une position à l'écart des grands corridors fret. La capacité de financement des lignes s'en trouve donc fortement dépendante de la politique volontariste des acteurs régionaux. La dynamique de création de services renvoie également aux besoins locaux et ne peut être soutenue par des besoins exogènes comme cela peut se produire sur les grands corridors ferroviaires rhodaniens, aquitains ou du nord de la France.



Source : RFF

1.2. Un tissu démographique et économique puissant

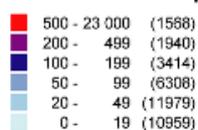
1.2.1. Une armature urbaine équilibrée sur les périphéries

La France connaît cinq grands ensembles démographiques : au nord avec l'Île-de-France et le Nord-Pas-de-Calais ; l'est avec l'Alsace et la Lorraine ; le sud-est avec le couloir rhodanien et les extrémités lyonnaise et méditerranéennes ; le sud-ouest sur la vallée de la Garonne ; et enfin le grand-ouest avec la vallée de la Loire et la péninsule bretonne.

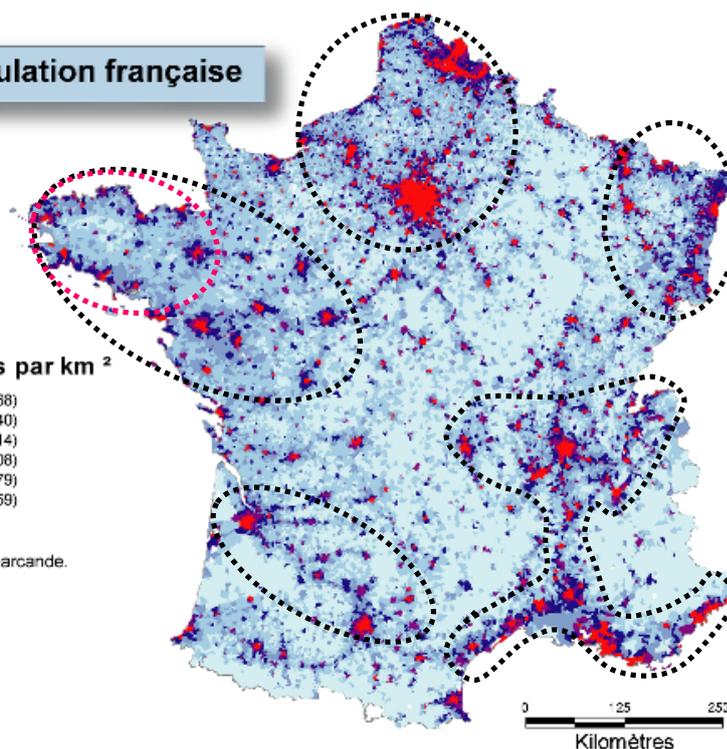
La Bretagne bénéficie d'une **structure urbaine relativement équilibrée**, avec une métropole régionale dominante, Rennes, dont l'aire urbaine compte environ 521 000 habitants et six intercommunalités dépassant ou approchant 100 000 habitants, dont Brest et Lorient sont les deux plus importantes, suivies par St Brieuc, Quimper, Vannes et St Malo. Pour le reste, la région compte huit agglomérations de plus de 30 000 habitants bien réparties sur le territoire (dont cinq villes de plus de 50 000 habitants).

Densité de la population française

Nombre d'habitants par km²



Source : INSEE.
Conception, réalisation : Samarcande.



Population des aires urbaines bretonnes en 2006 source : INSEE

Aires urbaines	Population
Rennes	521 000
Brest	303 000
Lorient	186 000
St Brieuc	121 000
Quimper	120 000
Vannes	118 000
St Malo	95 000
Morlaix	65 000
Vitré	62 000
Redon	62 000
Lannion	62 000
Concarneau	49 000
Pontivy	44 000
Fougères	41 000
Pays Bigouden Sud	36 000

Par ailleurs, la distribution spatiale des agglomérations fait apparaître une **concentration sur les espaces périphériques de la région, c'est-à-dire les côtes** (la dynamique est plus forte sur la côte Sud, notamment dans le Morbihan) et la frange orientale polarisée par l'agglomération rennaise. En revanche, le Centre Bretagne est beaucoup moins dense et peuplé et, en dehors de Pontivy, aucune aire urbaine ne dépasse 20 000 habitants.

Une des caractéristiques fortes de la Bretagne est le poids de l'activité touristique. En effet, elle est la quatrième région touristique française, avec 72 millions de nuitées, 44 000 emplois (68 000 au mois d'août), soit 4,6 % de l'emploi régional.

Le poids de cette activité a une forte influence sur la logistique régionale en particulier la logistique de distribution, puisqu'elle induit des flux importants en entrée à une période où généralement les activités logistiques sont au ralenti.

1.2.2. Une activité industrielle intense sur tous les espaces

1.2.2.1. L'industrie par pays breton⁴

Les analyses qui suivent reposent sur le traitement des données relatives aux effectifs des principales industries dans les différents « pays » de Bretagne et ce, en fonction des secteurs industriels (industrie automobile, agroalimentaire, de biens de consommation, de biens d'équipement, et de biens intermédiaires).

Le secteur des IAA est le plus important en Bretagne avec 55 498 emplois (sources Unistatis 2006). Le Pays de Cornouaille connaît le plus grand nombre de salariés dans cette industrie (9 249 personnes, soit 16,7% des salariés de la branche). Il est suivi du Pays de Pontivy, dont les salariés de l'IAA représentent 10,9% du total. La part des autres pays est comprise entre 8,5 et 1%.

L'industrie des biens intermédiaires occupe en tout 40 644 personnes. C'est le pays de Rennes qui totalise le plus grand nombre de salariés dans cette branche (5 949 personnes, soit 14,6% du total). Il est suivi par le pays de Vitré (8,5%).

34 943 personnes travaillent dans **l'industrie des biens d'équipement**. Le pays de Brest a la part de salariés de la branche la plus importante (10 768 personnes, soit 30,8% des effectifs de la région). Rennes occupe la deuxième place pour cette industrie, mais avec la moitié moins de salariés : 5 600 personnes, soit 16% de l'effectif total.

L'industrie des biens de consommation occupe pour sa part 17 971 personnes. Les pays de Redon et Rennes ont chacun une part proche de 16% (respectivement 2 824 et 2 860 personnes dans la branche).

L'industrie de l'automobile occupe principalement les salariés du pays de Rennes. Sur un total de 10 897 salariés, 9 517 travaillent dans le pays de Rennes, soit 87,3% de l'effectif total. Les pays du Centre-Bretagne, Fougères, St Brieuc et Vallon de Vilaine ont une part de l'effectif total comprise entre 3,3% et 1,3%.

Répartition des effectifs industriels dans les différentes branches (source : Unistatis, 2006)

Nom de pays	IAA	%	Biens intermédiaires	%	Biens d'équipement	%	Biens de consommation	%	Industrie auto	%
Auray	540	1,0	673	1,7	1052	3,0	106	0,6		0
Brest	2810	5,1	3208	7,9	10768	30,8	763	4,2	15	0,1
Brocéliande	2405	4,3	59	0,1	193	0,6	107	0,6	56	0,5
Centre-Bretagne	3989	7,2	383	0,9	581	1,7	275	1,5	365	3,3
Centre-Ouest Bretagne	4530	8,2	676	1,7	175	0,5	22	0,1		0,0
Cornouaille	9249	16,7	3463	8,5	2582	7,4	1172	6,5	24	0,2
Dinan	1067	1,9	1068	2,6	773	2,2	410	2,3	59	0,5
Fougères	1976	3,6	2485	6,1	1349	3,9	1922	10,7	283	2,6
Guingamp	1501	2,7	892	2,2	175	0,5	118	0,7	57	0,5
Lorient	2236	4,0	2720	6,7	4005	11,5	571	3,2	21	0,2
Morlaix	3732	6,7	805	2,0	1003	2,9	715	4,0	82	0,8
Centre-Est Bretagne	1547	2,8	1579	3,9	358	1,0	667	3,7	16	0,1
Pontivy	6040	10,9	1027	2,5	665	1,9	149	0,83		0
Redon	730	1,3	2202	5,4	128	0,4	2824	15,7	30	0,3
Rennes	2283	4,1	5949	14,6	5600	16,0	2860	15,9	9517	87,3
St Brieuc	2662	4,8	2354	5,8	669	1,9	1301	7,2	194	1,8
St Malo	683	1,2	2453	6,0	1667	4,8	799	4,4	12	0,1
Tregor-Goëlo	10	0,02	2123	5,2	1568	4,5	190	1,1		0,0
Vallons-de-Vilaine	223	0,4	581	1,4	323	0,9	411	2,3	141	1,3
Vannes	2591	4,7	2378	5,9	616	1,8	431	2,4	25	0,2
Vitré	4694	8,5	3566	8,8	693	2,0	2158	12,0		0,0
Total	55498	100,0	40644	100,0	34943	100	17971	100,0	10897	100

⁴ Les données relatives aux emplois sont issues d'un traitement de la base de données Unistatis pour l'année 2006

L'industrie agro-alimentaire occupe la majeure partie des salariés de six pays (Morlaix, Centre-Ouest Bretagne, Brocéliande Pontivy et Cornouaille) et partage le premier rang avec l'industrie des biens intermédiaires pour cinq autres pays (Guingamp, St Briec, Dinan, Vitré Porte de Bretagne, Ploërmel et Vannes). Elle est ainsi localisée principalement au centre et à l'est de la région.

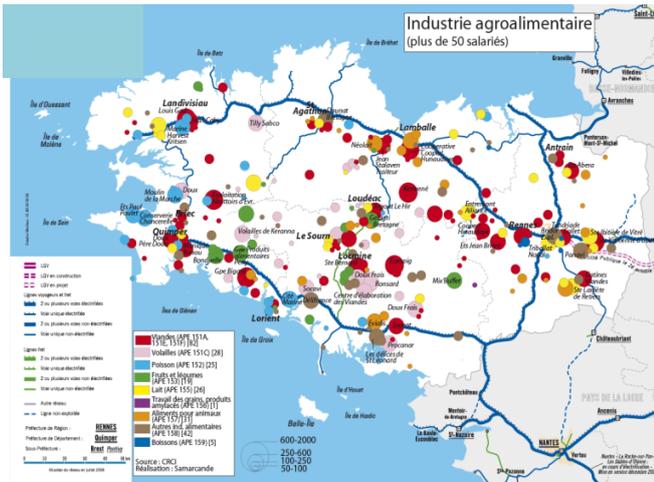
L'industrie des biens intermédiaires est aussi très présente dans la région. Elle occupe la majeure partie des salariés de quatre pays (Tregor-Goëlo, St Malo, Fougères, Vallons de Vilaine), est majeure avec l'industrie agro-alimentaire dans cinq pays (évoqués plus haut), partage encore le premier rang avec les biens d'équipements dans le pays de Redon et Vilaine, et a une part non négligeable dans le pays de Rennes. Cette branche est ainsi plus présente à l'ouest de la région.

A noter l'importance de l'industrie des biens d'équipements sur deux pôles : pays de Brest, et pays de Lorient et d'Auray, la spécialisation unique en Bretagne du pays de Rennes dans l'industrie automobile et enfin la forte part de salariés dans l'industrie des biens de consommation du pays de Redon et Vilaine.

Géographie de la spécialisation industrielle des Pays de Bretagne



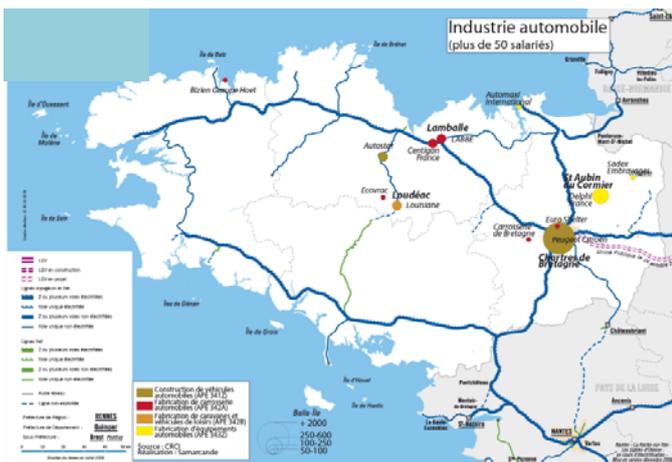
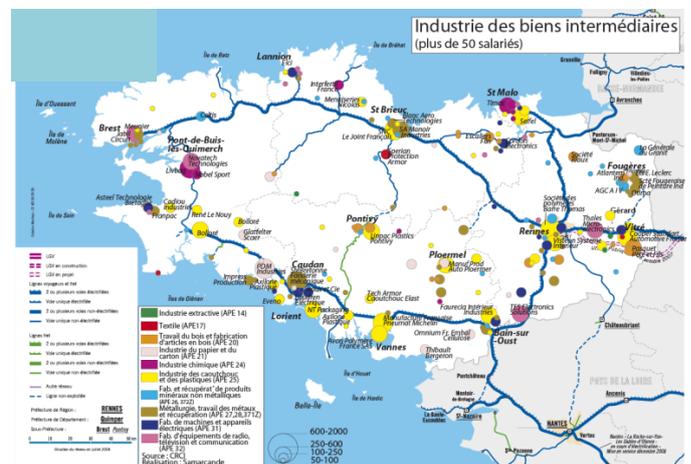
1.2.2.2. La localisation des sites générateurs de flux : une répartition équilibrée



Les IAA sont bien réparties sur tout le territoire régional breton avec quatre concentrations :

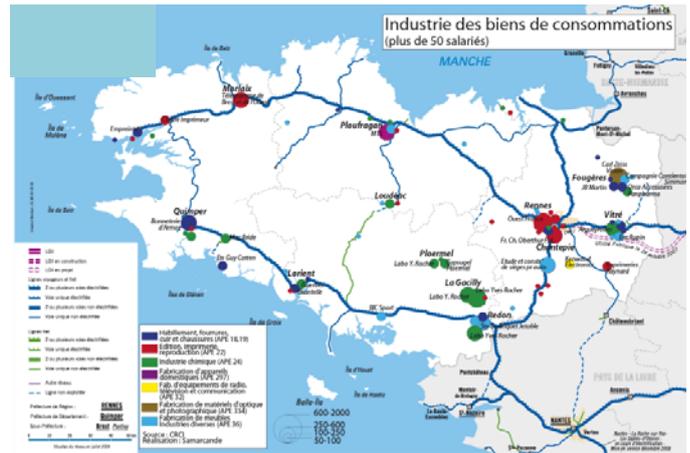
- Le pôle rennais sur la viande et les laiteries,
- L'axe sud sur le Morbihan et Finistère côtier, axe diversifié (viande, fruits et légumes, poisson,...),
- L'axe nord plus modeste sur trois pôles (Landivisiau, Guingamp, Lamballe),
- Le centre Bretagne entre Baud et Loudéac via Pontivy, pôle très tourné sur principalement sur l'élevage animal et les fruits et légumes,
- Les primeurs dans le Léon.

Les industries des biens intermédiaires sont plus polarisées que les IAA autour des grandes agglomérations régionales autour de Rennes et l'est rennais, le pays malouin, Lorient, St Brieuc et Brest.

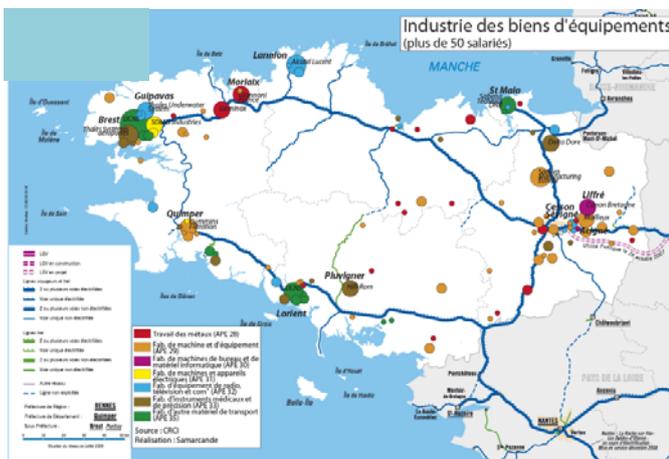


L'industrie automobile fortement polarisée à Rennes avec PSA ; des équipementiers « plus isolés » étant également présents sur l'est et le centre de la région.

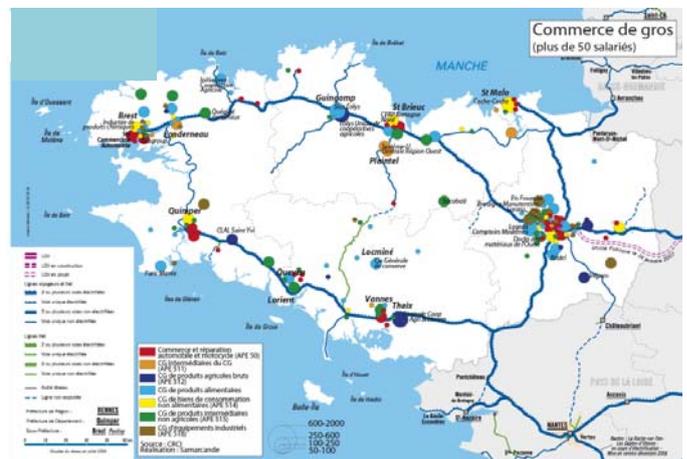
Les industries de consommation sont fixées près des agglomérations avec les grandes éditions de quotidiens régionaux (Morlaix, Rennes) et les produits chimiques. Les laboratoires Yves Rocher à La Gacilly sont une exception dans un espace rural.

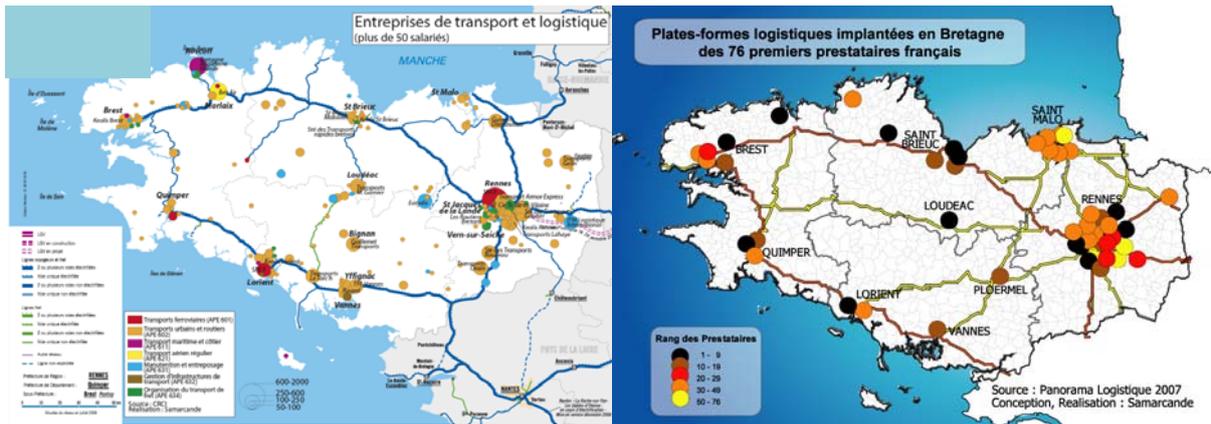


Les biens d'équipements sont très agglomérés sur Rennes avec un tissu diversifié, et les villes portuaires autour des constructions navales.



Activité fortement créatrice de flux de marchandises, les sites du commerce de gros sont un indice de l'armature urbaine. Par conséquent, les communes les plus importantes accueillent les plus grands sites (Rennes, Brest, Lorient, St Briec).





Les entreprises de transport et de logistique sont concentrées fortement sur la métropole rennaise, dont les nombreux services de messagerie situés traditionnellement au plus proche des marchés de consommation et de production. Des concentrations secondaires sont présentes sur les agglomérations de rang 2 de la région.

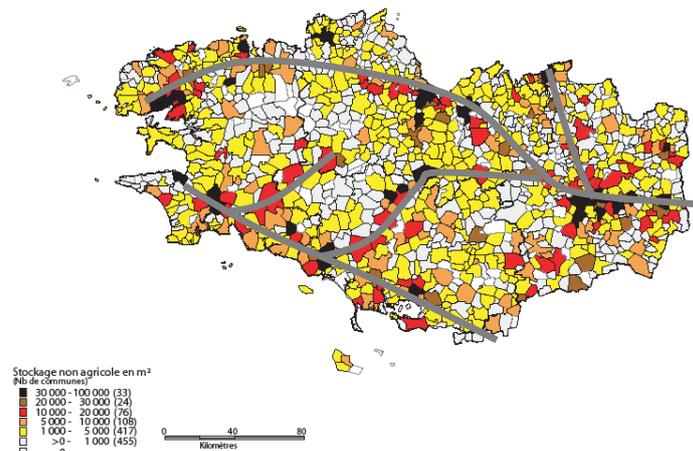
De manière générale, les établissements générateurs de flux sont situés dans des espaces proches des voies ferrées existantes ce qui ne signifie d'ailleurs pas nécessairement qu'ils sont connectés au réseau ferroviaire. Cette constatation est justifiée pour tous les secteurs mais est notablement moins marquée dans le secteur **des IAA, dépendant d'une « histoire » agricole bretonne dans le centre de la région, moins bien équipé en infrastructures ferroviaires.** Les zones en creux observées sur plusieurs filières sont aussi des zones de spécialisation : Ouest Cornouaille, Centre Bretagne. Les IAA et biens d'équipement de ces territoires, posent donc la question des caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire bretonne et celle de la ligne ferroviaire Nord – Sud. Elles sont susceptibles d'appeler des coopérations fer-route (inter-modalité).

1.2.3. Dynamique logistique en Bretagne

1.2.3.1. Les constructions d'entrepôts sur la région

De 1986 à 2007, la Bretagne a vu se construire 5 390 741m² de surface de stockage non agricole. Les entrepôts construits se sont répartis sur les quatre départements de manière hétérogène. On constate toutefois une **concentration importante sur l'agglomération de Rennes, de St Malo, Lamballe et St Brieuc, Roscoff, Brest, Quimper, Loudéac, Vannes, Lorient.** Les surfaces de stockage se répartissent sur des axes qui traversent la région d'est en ouest, plus que du nord au sud. Le premier axe qui se détache est l'axe Laval – Rennes – Lamballe – St Brieuc – Roscoff – Brest.

Surfaces de stockage non agricole de Bretagne de 1986 à 2007

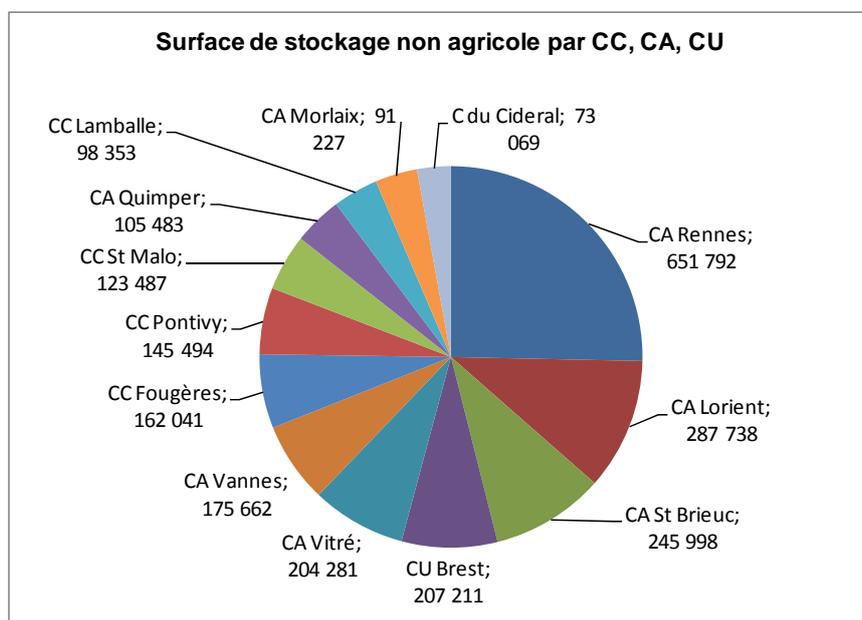


Un deuxième axe est-ouest se détache au sud, de Vannes à Douarnenez, en passant par Lorient, Rosporden et Quimper. D'autres axes orientés nord sud sont visibles en Ille-et-Vilaine, de Rennes à St Malo ; dans le Morbihan, de Loudéac à Lorient ; et dans le Finistère et le Morbihan, de Rostrenen à Concarneau.

L'observation des surfaces de stockage non agricoles peut être affinée avec le filtre des regroupements de communes (Communautés de Communes (CC), d'Agglomération (CA) et Communautés Urbaines (CU)) :

- C'est au sein de la **CA Rennes Métropole** que se trouve la plus grande concentration de surfaces de stockage, avec 651 792m² en tout, soit environ 12% des surfaces de stockage en Bretagne.
- Rennes Métropole se trouve loin devant la **CA du Pays de Lorient** qui compte 287 738m², soit 5,3% des surfaces totales.
- **La CU de Brest** vient ensuite avec 207 211m², soit 3,8% des surfaces totales.
- La CA de **St Brieuc** concentre plus de 4% du total.
- Les CA de Vannes, Vitré, la CC de Fougères concentrent pour leur part un peu plus de 3% des surfaces.
- Les CC de Pontivy et St Malo et la CA de Quimper accueillent chacune autour de 2% des surfaces totales.
- La Communauté du Cidéral, la CA de Morlaix et la CC de Lamballe comptent quant à elles autour de 1% des surfaces construites.
- Les autres regroupements de communes concentrent tous moins de 1% des surfaces de stockage non agricoles de la région.

Surfaces de stockage non agricole construites entre 1986 et 2007



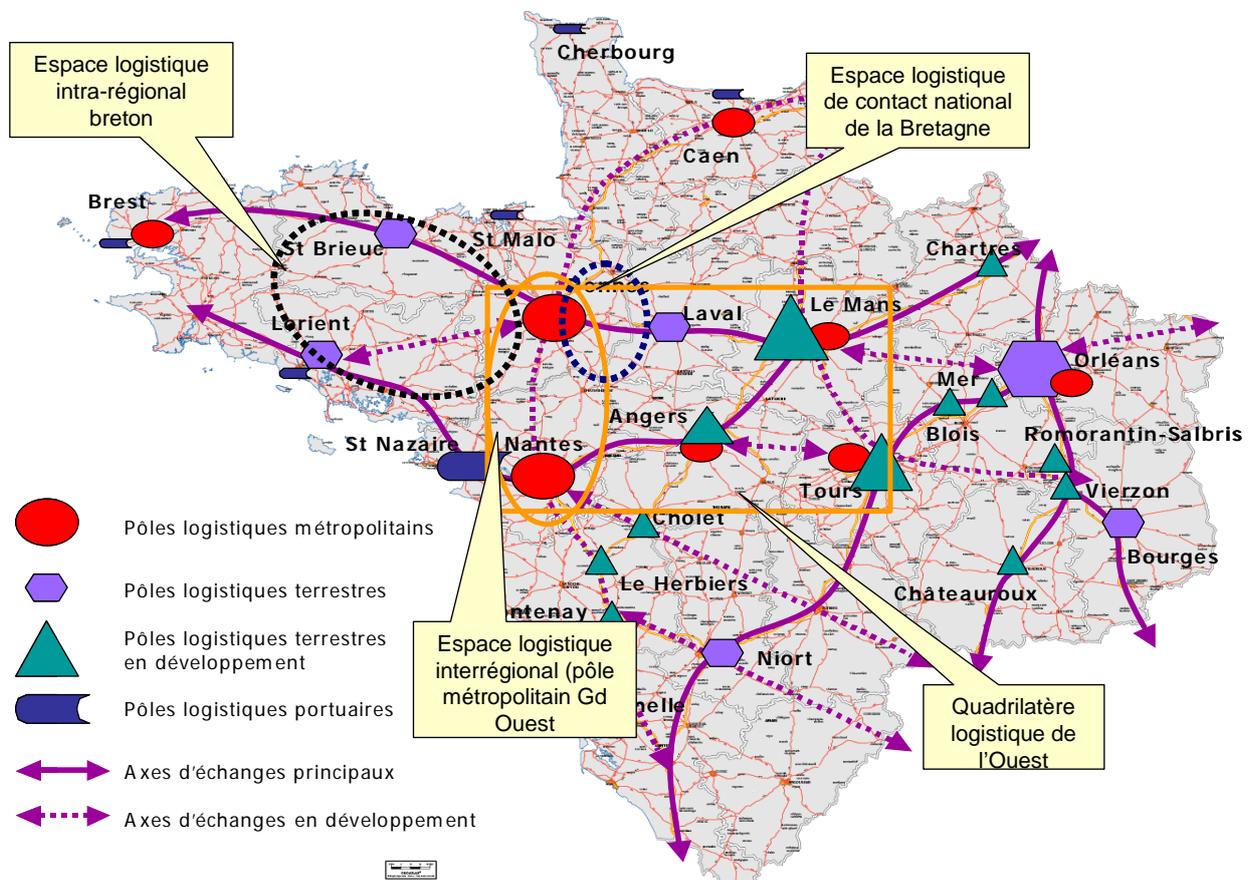
Source : traitement de la base de données Sitadel

1.2.3.2. Hiérarchisation des pôles logistiques bretons

L'organisation spatiale de la logistique bretonne s'inscrit dans un ensemble plus vaste qui correspond au Grand-Ouest de la France, c'est-à-dire à l'ensemble des territoires à l'Ouest de Paris et qui comprend, outre la Bretagne, les régions Pays de la Loire, Basse-Normandie, Poitou-Charentes et une partie du Centre.

A l'échelle du Grand-Ouest, on peut segmenter le territoire en quatre espaces :

- **Un espace Sud-est**, constitué essentiellement par la partie orientale du Centre et l'essentiel de Poitou-Charentes, qui est un espace de contact et de transit, fortement influencé par des territoires plus puissants démographiquement et économiquement qui l'entourent (Île de France, métropoles de l'Ouest, métropole bordelaise).
- **Un espace septentrional** composé de la Basse-Normandie, relativement excentré et péninsulaire, faible économiquement et qui vit largement dans l'orbite de l'Île de France et de la Haute-Seine et de ses ports.
- **Un espace breton**, péninsulaire et excentré (le bout de l'Europe), surtout composé (en matière de logistique) des territoires à l'Ouest de Rennes et structuré par des petits pôles logistiques métropolitains (Brest) ou des pôles logistiques terrestres, parfois associés à des ports comme Lorient ou St Brieuc, auquel il faut ajouter un espace central breton apparemment vide, mais qui est très actif industriellement et logistiquement, en particulier dans l'agriculture et l'industrie agro-alimentaire.
- **Enfin, un « quadrilatère logistique de l'Ouest »**, qui comprend l'espace délimité par Rennes, Nantes, Tours et Le Mans et qui comprend aussi Angers et Laval et qui apparaît comme le cœur de l'activité logistique de l'Ouest autour duquel se structure le système logistique interrégional. Ce quadrilatère est d'une part structuré par les deux pôles de développement logistique terrestre de Tours et du Mans, qui ont un très bon positionnement barycentrique, notamment en raison de la proximité de l'Île de France, ainsi qu'une excellente desserte autoroutière (nœuds importants) et ferroviaire. Il est d'autre part structuré par les deux principales métropoles logistiques de l'Ouest, Rennes et Nantes – Saint-Nazaire, qui se disputent officiellement la place de capitale logistique du Grand-Ouest, Nantes – Saint-Nazaire ayant évidemment une vocation plus maritime et intercontinentale que Rennes. Pour cette dernière, qui connaît une forte dynamique logistique, un espace logistique de contact national semble se constituer sur ses marges orientales (entre Rennes et Laval), où semblent se concentrer de nombreux sites logistiques privés et projets de plates-formes.



Synthèse

- ☞ La Bretagne est à l'écart des grands corridors ferroviaires nationaux et européens.
- ☞ La compétitivité économique de la région nécessite qu'elle soit connectée aux grands marchés nationaux et européens.
- ☞ Le fer peut jouer un rôle. Des potentiels existent mais nécessitent que des projets d'initiative régionale soient favorisés et accompagnés.
- ☞ La Bretagne est, par son tissu économique et par sa position géographique, porteuse d'opportunités pour le fer. Mais de nouvelles solutions doivent être mises en œuvre pour massifier des flux diffus, notamment dans le secteur des IAA. Les IAA sont un secteur essentiel de l'économie bretonne. Pris individuellement les volumes générés en sortie rendent difficile la mise en œuvre de trains entiers directs mono clients mais la filière recèle une grande homogénéité de destinations (Ile de France, en général et Rungis, en particulier) et de destinataires (grande distribution et grossistes).

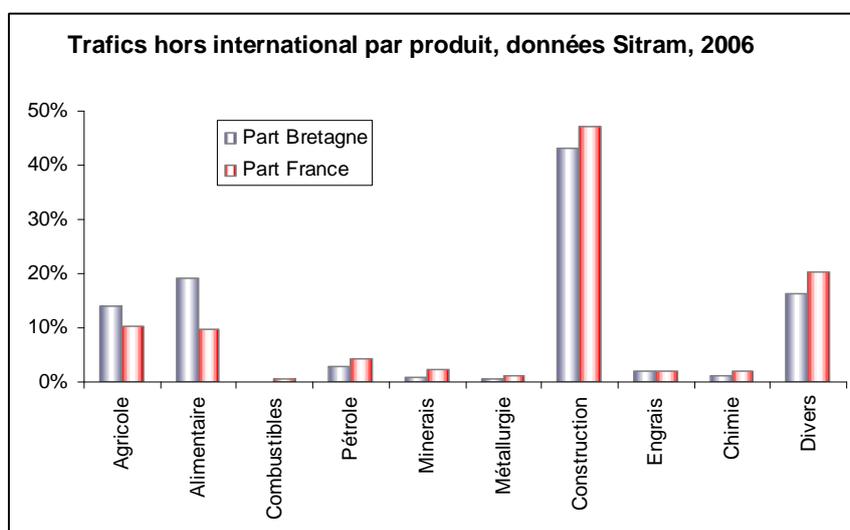
2. L'analyse des trafics

En 2007, tous modes terrestres, la région a généré un trafic d'environ 166,5 Millions de tonnes (Mt). La route est de très loin le mode majoritaire (164,2 Mt) ; le fer n'achemine que 1,4 % des marchandises (2,3 millions de tonnes).

71 % des trafics terrestres se réalisent en **intra régional** contre une moyenne française s'établissant à 68 %. Il s'agit donc d'une spécificité bretonne.

Parallèlement, les **trafics interrégionaux** sont **déséquilibrés** à l'avantage des **entrées** qui représentent 55 % des tonnages (45 % pour les sorties).

Le traitement de la base de données SITRAM montre que les marchandises les plus transportées, en Bretagne et sur la totalité de la France, sont les matériaux de construction qui représentent entre 40 et 50% des marchandises totales (en tonnage). Ces trafics pondéreux expliquent d'ailleurs l'importance de l'intra-régional. Au-delà des matériaux de construction, la Bretagne affiche une typicalité sur les produits agricoles et alimentaires qui représentent, en région, une part dans les tonnages notablement plus élevée que sur la moyenne des régions françaises (50% supérieur pour le NST 0 et le double pour le NST 1). Ces données expliquent également l'importance des flux intra-régionaux et avec les régions proches.



Cette typicalité se double de l'importance du transport sous température dirigée (source DRE, 2003). La Bretagne est ainsi la 1^{ère} région française ; elle réalise à elle seule 13 % du transport sous température dirigée français et le transport de périssables représente 16 % des trafics intra-régionaux.

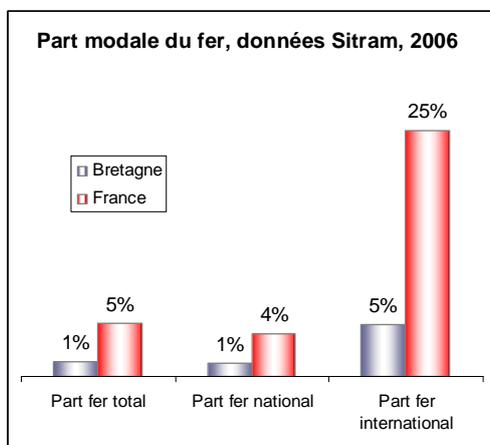
Enfin, la région est, au regard des statistiques de transports terrestres, **peu tournée vers l'international**⁵ (1 % des tonnages contre 5 % en France). Sur ces trafics le fer joue un rôle marginal (4,5 % alors que sa part de marché est d'environ 25 % en France sur les trafics internationaux).

Pour leur part **les trafics maritimes** se sont établis, en 2008, à 9,4 millions de tonnes dont 624 000 tonnes pour l'intra régional, 2,7 millions de tonnes pour l'interrégional et 6,1 millions de tonnes pour l'international.

⁵ Les données relatives à l'international ne porte que sur le pavillon français, elles sont collectées, dans Sitram, par enquêtes

2.1. Les trafics routiers⁶

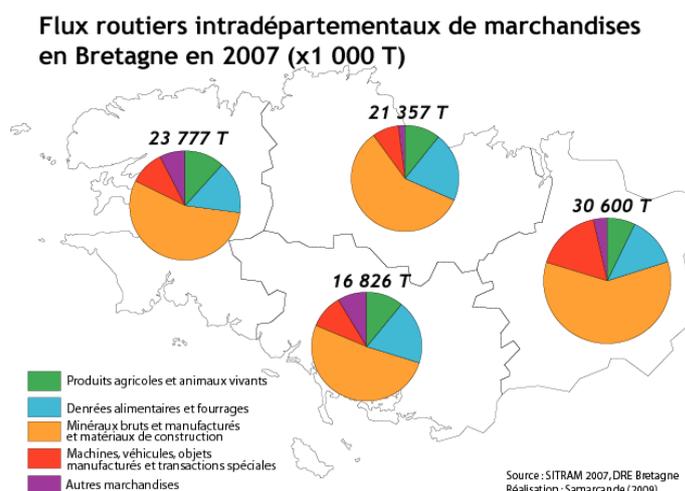
Au total la route représente un peu moins de 99 % des tonnages terrestres générés par la Région. La part du fer est un peu plus importante sur les trafics internationaux mais pour des volumes beaucoup plus faibles⁷. De manière générale, le quasi monopole routier est plus fort en Bretagne qu'en moyenne française.



2.1.1. Les trafics intra départementaux

56% (92,5 Mt) des trafics routiers globaux sont des trafics majoritairement locaux réalisés en intra-départemental. Ces trafics sont composés à hauteur de :

- 57% des matériaux de constructions, marchandise typique des courtes distances ;
- 17% des denrées alimentaires et fourrages, en lien avec les grandes exploitations d'élevage d'animaux ;
- 12% des produits manufacturés et machines ;
- 10% des produits agricoles et bétails ;
- le reste, soit 4% ; d'autres produits (ex : hydrocarbures, chimie,...).



⁶ Cette analyse des trafics a été effectuée grâce aux chiffres de la base Sitram du MEEDDAT fournie par la DREAL Bretagne. La base routière date de 2007 pour les trafics nationaux et 2006 pour les trafics internationaux, et ne comprend exclusivement que des origines/destinations ayant une importance significative dans les enquêtes menées.

⁷ En Bretagne : les trafics terrestres internationaux représentent environ 4,6 millions de tonnes contre environ 160 millions de tonnes pour les trafics terrestres nationaux

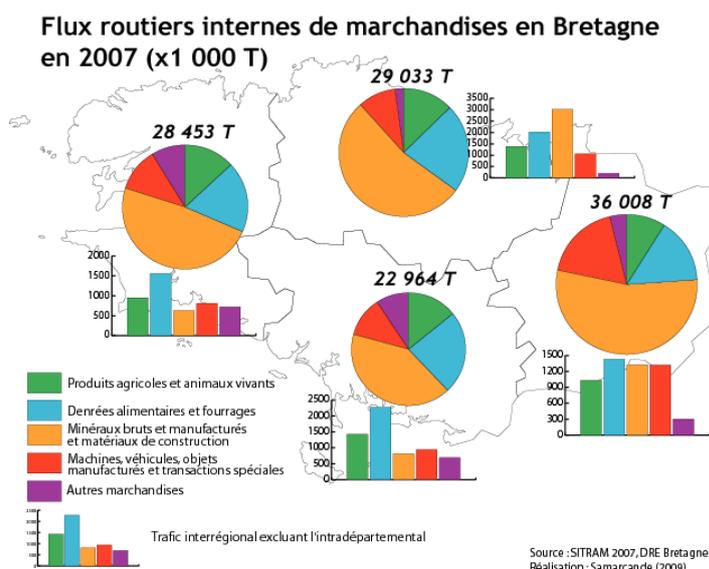
Le département le plus important dans ce type de trafics est **l'Ille-et-Vilaine**, du fait de son poids démographique et économique avec 30 millions de tonnes. Le Finistère, de par sa situation géographique excentrée, produit également un nombre important de trafics locaux (près de 24 millions de tonnes).

2.1.2. Les trafics intra-régionaux

L'intra régional routier de marchandises assure 70 % du trafic routier de marchandises total, mais seulement 14% si on exclut l'intra départemental.

En excluant l'intra départemental, on constate qu'il n'y a pas de catégorie de marchandises ultra dominante. **Les denrées alimentaires dominent les matériaux de construction** (30% contre 25% des charges). Suivent ensuite avec 20 et 17% des volumes : **les produits agricoles et les machines**.

Cela confirme le caractère très local des flux de matériaux de construction, produits à faible valeur ajoutée et ayant donc des aires de marchés réduites ; le coût des transports pouvant être prohibitif au regard de la valeur de la marchandise (on considère généralement que le coût des matériaux de construction double au-delà de 30 km). Les échanges régionaux de l'alimentation montrent la grande présence des IAA en Bretagne et l'aire de marché de consommation non négligeable que constitue la région (ceci est également vrai pour les produits agricoles pour la nutrition animale).



2.1.3. Les trafics interrégionaux

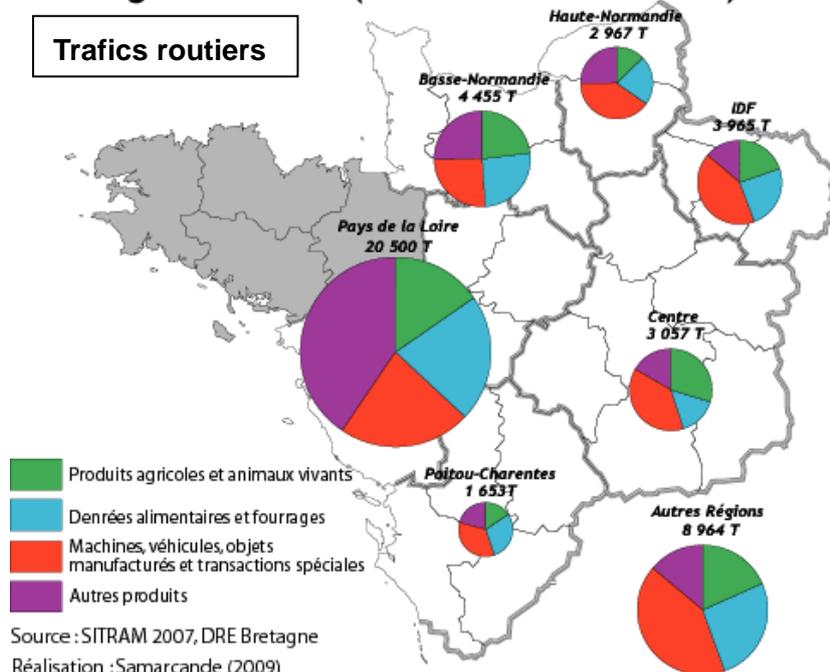
45,5 millions de tonnes ont été transportées entre la Bretagne et les autres régions françaises en 2007, ce qui correspond à 27% du trafic routier total de la région.

Les échanges avec la région **Pays de la Loire captent 45% de ces trafics**. On retrouve ensuite, cinq régions du quart nord-ouest de la France (dont **l'Île-de-France**) avec des échanges compris entre 3 et 4,5 millions de tonnes. Les régions françaises plus éloignées ne représentent que 9 millions de tonnes (soit 1/5 des charges du trafic national).

Les types de marchandises exportées sont assez équilibrés. **Dominent les produits manufacturés et autres** (près d'un tiers chacun des tonnages, les « autres »). Pour le cas spécifique des Pays de la Loire qui concentre notamment les produits « autres », il s'agit essentiellement de matériaux de construction issus de la présence de grandes carrières (notamment en Mayenne) et de la proximité géographique immédiate de ses départements.

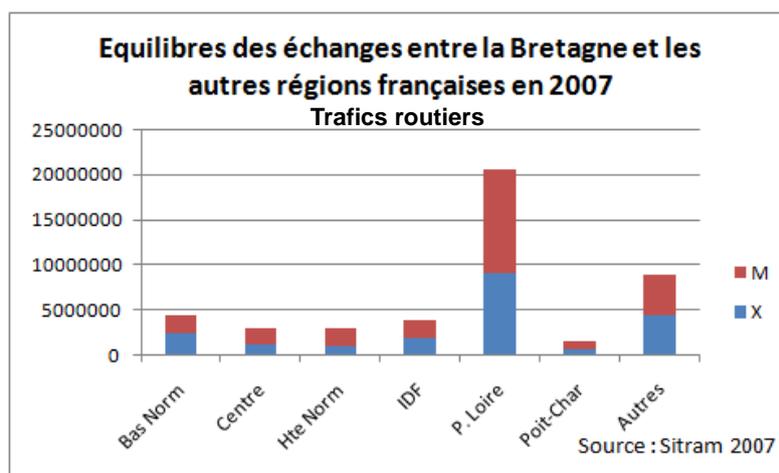
Suivent les produits agricoles et l'alimentaire pour le tiers restant.

Flux interrégionaux de marchandises en Bretagne en 2007 (en milliers de tonnes)



Les équilibres d'échanges avec ces régions sont légèrement déficitaires pour la Bretagne avec une balance volume de -4 millions de tonnes. Ce déséquilibre est de 17% sur toutes les régions soit pour 100 tonnes transportées à l'import (M), 83 le sont en export (X). La seule région qui présente une balance déficitaire vis-à-vis de la Bretagne est la Basse-Normandie grâce notamment aux exportations (X) bretonnes de produits agricoles et alimentaires vers cette région.

Cet écart s'accroît pour les régions Haute-Normandie (rapport de 60/100, notamment en cause les imports de produits manufacturés, probablement du conteneur du Havre) et Centre (rapport de 70/100). Pays de la Loire, plus forte région d'échanges, possède un avantage à l'export (X) de 80/100.



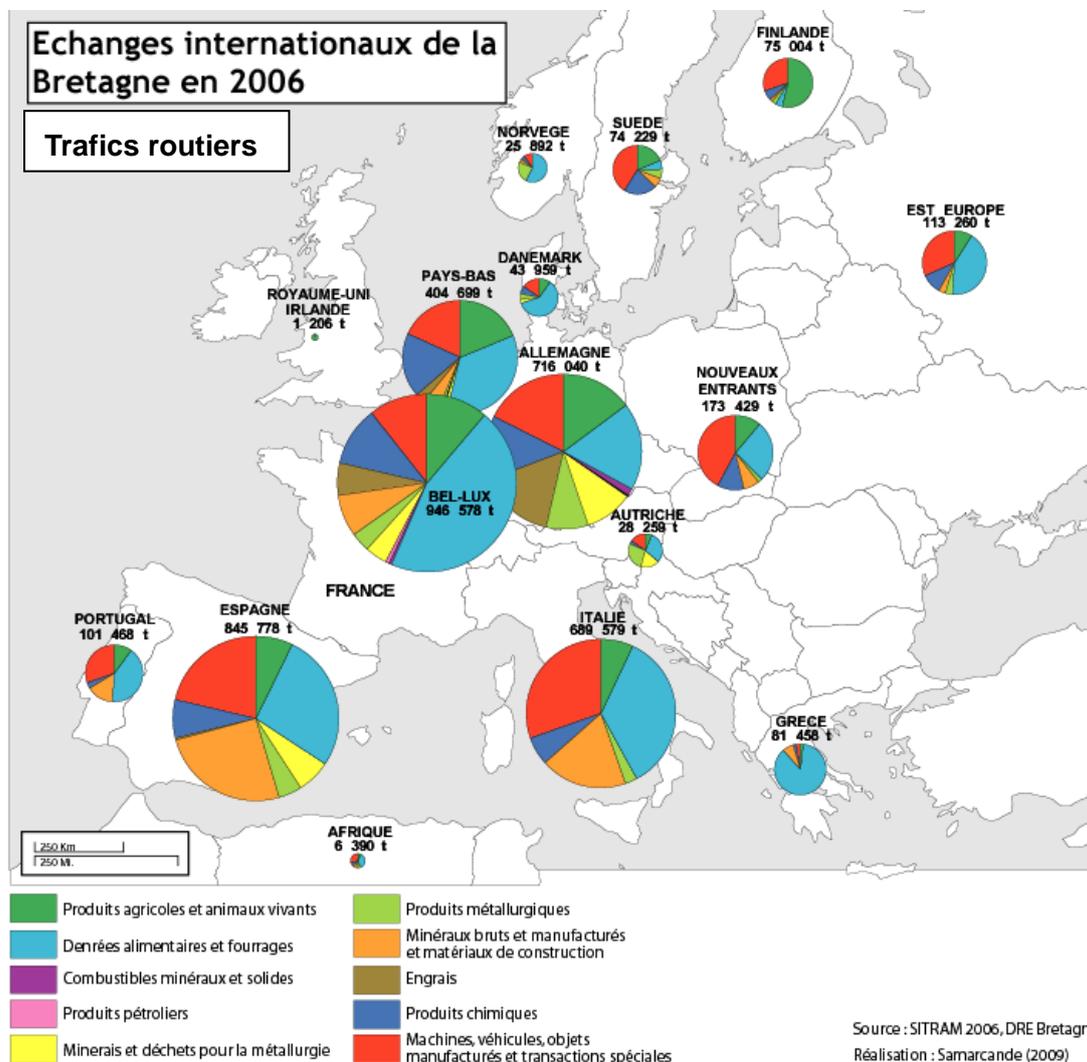
Légende : M = importations / X = exportations

2.1.4. Les trafics internationaux

Les échanges routiers internationaux de marchandises représentent 3% des échanges globaux soit 4,4 millions de tonnes.

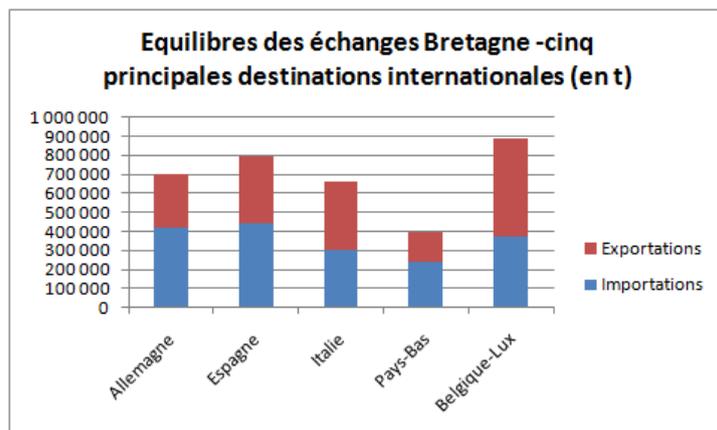
Cinq pays assurent plus de 80% de ces trafics. Il s'agit de quatre pays du nord de l'Europe, Allemagne (17%) et Benelux (30%) et deux pays du sud, Espagne (19%) et Italie (16%).

Les produits les plus échangés sont les produits alimentaires (35% des tonnages) et les produits manufacturés (20% des tonnages). Le Benelux, l'Italie et l'Espagne sont les pays qui échangent le plus de produits alimentaires et agricoles.



La balance des tonnages est légèrement négative pour la Bretagne à l'international avec 153 000 tonnes de déficit mais des disparités sont observées selon les Origines / Destinations.

Sur les cinq grandes destinations évoquées précédemment, les écarts sont importants tantôt bénéficiaires vers l'Italie (+60 000 t) et l'ensemble Belgique-Luxembourg (+140 000t), tantôt déficitaires avec l'Allemagne (-136 000t), l'Espagne (-90 000t) et les Pays-Bas (-77 000t).



Source : Sitram 2007

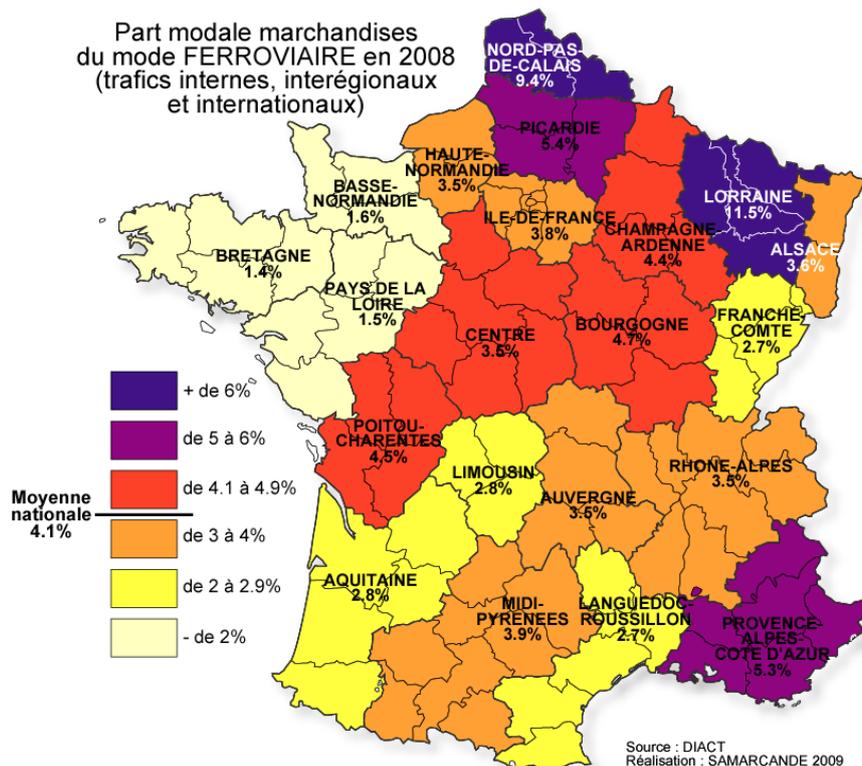
Par type de marchandises, les exportations très fortes de produits alimentaires compensent les déficits de tonnages sur presque tous les autres types de marchandises (exceptés les produits agricoles et les matériaux de construction qui sont très légèrement bénéficiaires) avec +600 000 tonnes. La Bretagne exporte plus d'1 million de tonnes de denrées alimentaires, en lien avec l'élevage breton. Les produits manufacturés sont en fort déficit de plus de 400 000 tonnes. Les autres types de produits ne connaissent pas de tels écarts en chiffres bruts car ils ne sont pas aussi importants.



Source : Sitram 2007

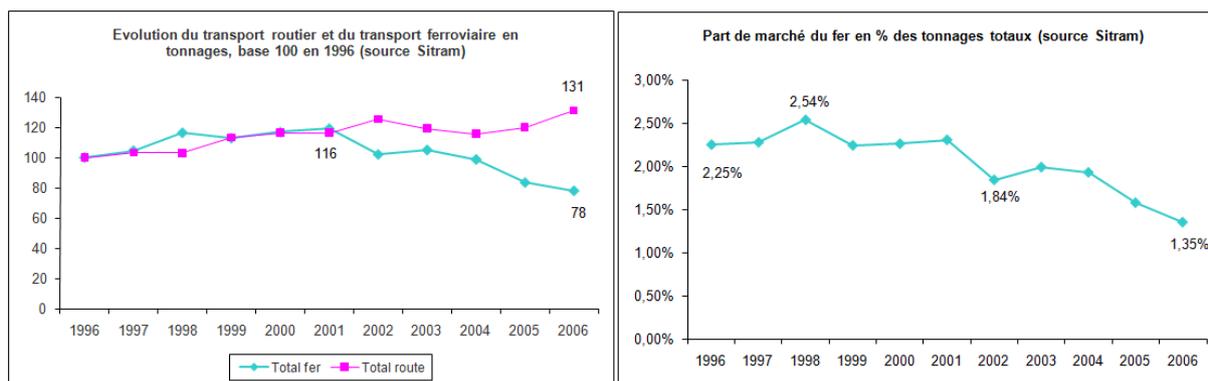
2.2. Les trafics ferroviaires⁸

La Bretagne est la région française présentant la plus faible part de marché du ferroviaire. Avec 1,4% des tonnages acheminés par fer en 2008, la région est en fort retrait au regard de la moyenne nationale (pourtant faible) de 4,1%, et en léger retrait par rapport à ses voisines (qui ne sont pas beaucoup mieux loties). Les régions où la part modale du fer est la plus importante se situent dans les grands territoires industriels (Nord-Pas-de-Calais, Lorraine), agricoles (Centre, Picardie) et quelquefois les grands bassins de consommation (PACA,...).



La part de marché du fer en Bretagne, déjà faible, a pourtant évolué à la baisse, passant de 2,25% en 1996 à 1,35% en 2006 (avec un pic à 2,54% en 1998). Sur ces 10 dernières années pour lesquelles nous disposons de données unifiées et comparables (1996 – 2006), quand le transport routier gagnait 31% de tonnages, le ferroviaire en perdait 22%. La compétitivité du mode routier et/ou la périlclitication des services ferroviaires et de sa qualité ont pu mener à cette situation. Elle est toutefois également observable sur toutes les régions françaises.

⁸ Certaines données sont issues d'un traitement de la base de données Sitram nationale qui permet une comparaison de trafics par région et d'un traitement de la base de données Sitram régionale mais avec des regroupements d'Origines / Destinations. Depuis l'ouverture à la concurrence les données Sitram ferroviaires ne sont disponibles que pour le niveau régional. Nous disposons également de données RFF sur les réservations des sillons par opérateur et sur les trafics par gare. Ces données sont très intéressantes mais ne permettent pas de distinguer les trains entiers et les wagons isolés et de connaître les Origines / destinations fines par produit et type de trains. Enfin nous disposons de données de trafics SNCF pour l'année 2006. Ces données, certes un peu anciennes sont les seules à permettre de croiser les origines / destinations, les produits, les types d'acheminements et ce par gare. L'ensemble de ces données, issues de sources différentes, ne se recoupent qu'en partie. Des différences de chiffres peuvent donc exister mais ne modifient pas fondamentalement le constat.

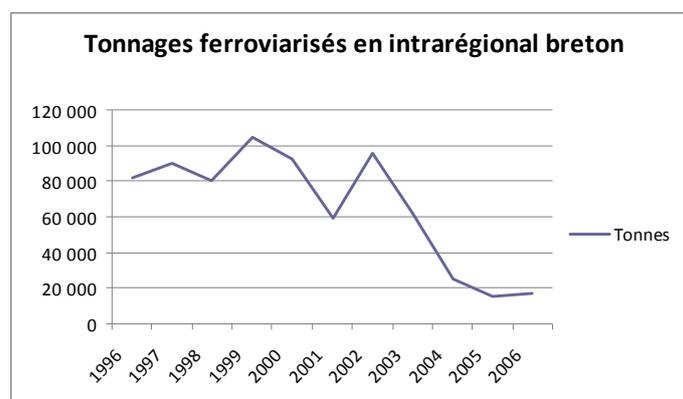


Source Sitram Bretagne

2.2.1. Les trafics intra-régionaux⁹

Les trafics intra régionaux sont des trafics difficilement captables par le fer. La concurrence du mode routier est, en effet, forte en raison de sa souplesse d'usage et des prix sur des distances courtes. Néanmoins, sur certaines marchandises et/ou relations à flux très massifiés, le ferroviaire peut présenter une certaine pertinence (comme sur les céréales ou les matériaux de construction)¹⁰.

Les trafics ferroviaires bretons intra régionaux ont connu un déclin régulier depuis 1996 passant d'environ 80 000 tonnes à moins de 20 000 en 2006. Cependant, cette évolution a été chaotique sur la période avec un pic à plus de 100 000 tonnes en 1999 puis en 2002. Depuis 2002, les trafics intra régionaux effectués sont en baisse constante (qui ne peut être expliquée par l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires encore absents en 2006).



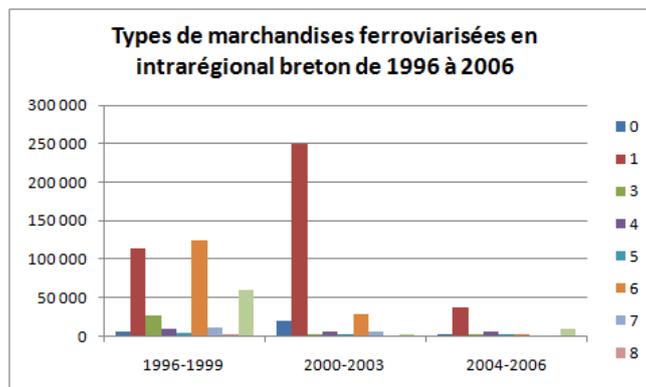
L'évolution par grande période montre bien cette évolution accidentée des tonnages intra régionaux :

- **La période 1996-1999 est celle qui a connu une utilisation du mode ferroviaire en intra-régional la plus importante avec environ 357 000 tonnes** ; on constate la plus grande diversification des types de produits avec des matériaux de construction et des denrées alimentaires assurant chacun un tiers des trafics, et des machines et produits manufacturés (17%).
- **La période 2000-2003 parvient à être quasiment aussi importante en volume avec environ 310 000 tonnes transportées** ; cependant, la diversité des trafics a disparu au profit d'une quasi exclusivité de trafics de denrées alimentaires et fourrages qui constituaient 80% des tonnages. Les trafics de matériaux de construction et de produits manufacturés sont anémiques (respectivement 9 et 0,1%).

⁹ Les deux chapitres suivants sont réalisés grâce à des données collectées par le DRE Bretagne auprès de la SNCF. L'opérateur historique ne communiquant plus ces chiffres depuis 2006 et l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises, cette analyse sur base sur cette dernière année consultable.

¹⁰ On citera l'exemple des trafics réalisés à Toulouse pour les Sablières Malet : trafic de 1 millions de tonnes entre la carrière et un site de stockage acheminé sur moins de 50 km.

- **Sur 2004-2006, les trafics intra-régionaux ont diminué de 85%** pour se situer sous les 60 000 tonnes. Seul demeure un trafic conséquent de denrées alimentaires et fourrages mais de seulement 37 000 tonnes.



Source : SNCF

Un zoom sur les produits alimentaires et fourrages, qui représentent 55% des marchandises transportées en intra régional ferroviaire, fait constater que le déclin de ces trafics régionaux est du majoritairement à ce secteur.



Source : SNCF, DRE Bretagne

2.2.2. Les trafics interrégionaux

2.2.2.1. Les entrées

Les importations de marchandises par le mode ferroviaire représentaient 2 millions de tonnes en 2006. Cinq régions réalisent des exportations ferroviaires de plus de 100 000 t vers la Bretagne. Celles-ci représentent plus des trois quarts de ces trafics :

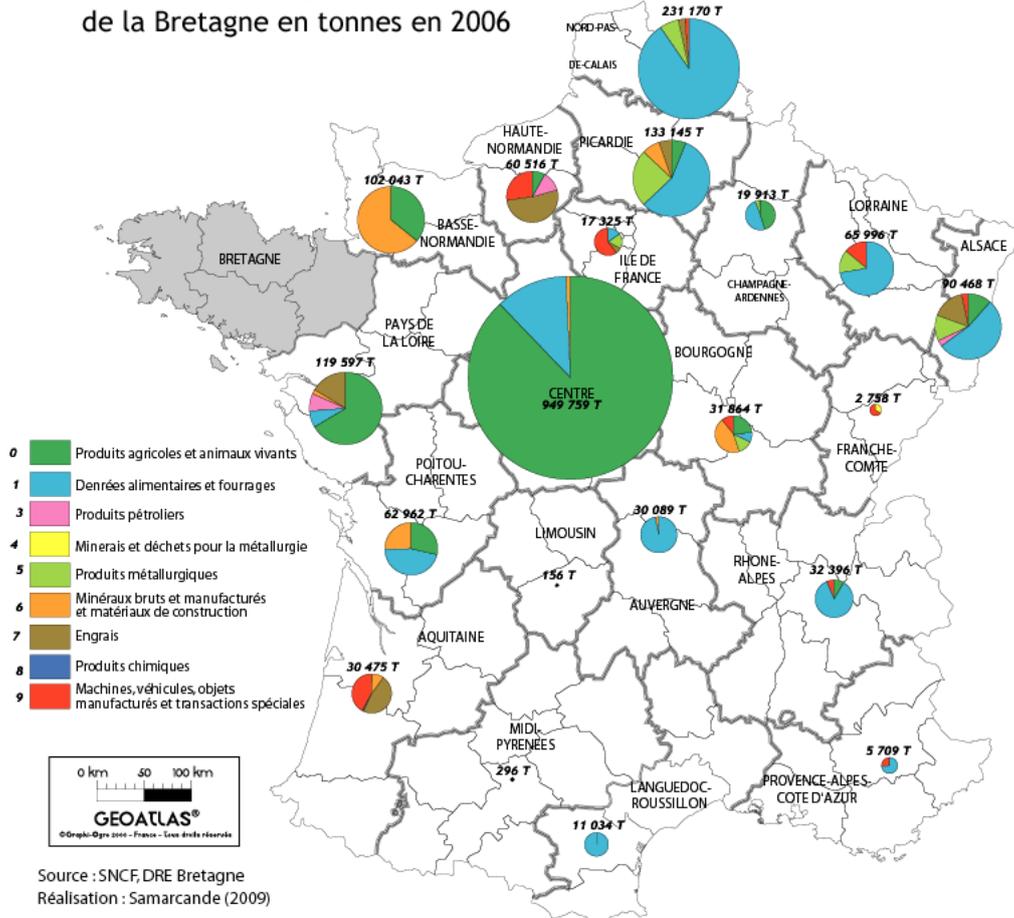
- Centre,
- Nord-Pas-Calais,
- Picardie,
- Basse-Normandie,
- Pays de la Loire.

Le Centre est la région la plus importante, elle représente près de la moitié des volumes (950 000 t). C'est aussi un des trafics les moins diversifiés avec 84% de produits agricoles.

La deuxième région – **Nord Pas de Calais** – est plus éloignée mais pas plus diversifiée dans la structure de ses trafics avec environ **230 000 tonnes dont 210 000 de produits alimentaires.**

Les autres grandes régions réalisent des trafics plus diversifiés (comme Picardie, Alsace, Pays de la Loire,...) sauf la Basse-Normandie, partagée entre matériaux de construction et produits agricoles.

Flux ferroviaires de marchandises en entrées de la Bretagne en tonnes en 2006



Les approvisionnements sont très concentrés en Origine / Destination. Pour chaque type de marchandises les trois premières relations représentent environ 80 % des tonnages. Cette part est la plus forte sur les minerais et déchets de la métallurgie mais pour des tonnages totaux faibles. Pour leur part, les céréales proviennent à 91% du Centre, de Pays de la Loire et de Basse-Normandie. Pour les matériaux de construction, 50% des entrées ferroviaires proviennent de Basse-Normandie.

Produits importés par régions (2006)

NST	1ère région	2ème région	3ème région
0	Centre 800 000 t	Pays Loire 79000 t	Bas Normandie 36 000 t
1	Nord-Pas-Calais 210 000 t	Centre 109000 t	Picardie 75 000 t
3	Pays Loire 9 000 t	Hte Normandie 8 000 t	Alsace 3 000 t
4	Franche-Comté 937 t	Picardie 630 t	IdF 48 t
5	Picardie 32 000 t	Nord-Pas-Calais 14 000 t	Alsace 11 000 t
6	Bas Normandie 65 000 t	Poitou-Charentes 16 000 t	Bourgogne 14 000 t
7	Hte Normandie 31 000 t	Pays Loire 20 000 t	Alsace 15 000 t
8	Aquitaine 293 t		
9	Hte Normandie 17 000	Aquitaine 13 000 t	IdF 9 000 t

Source : SNCF, DRE Bretagne

2.2.2.2. Les sorties

Les sorties de marchandises via le fer sont bien plus faibles que les entrées : 0,25 million de tonnes (ce qui équivaut à environ un huitième des entrées en tonnages).

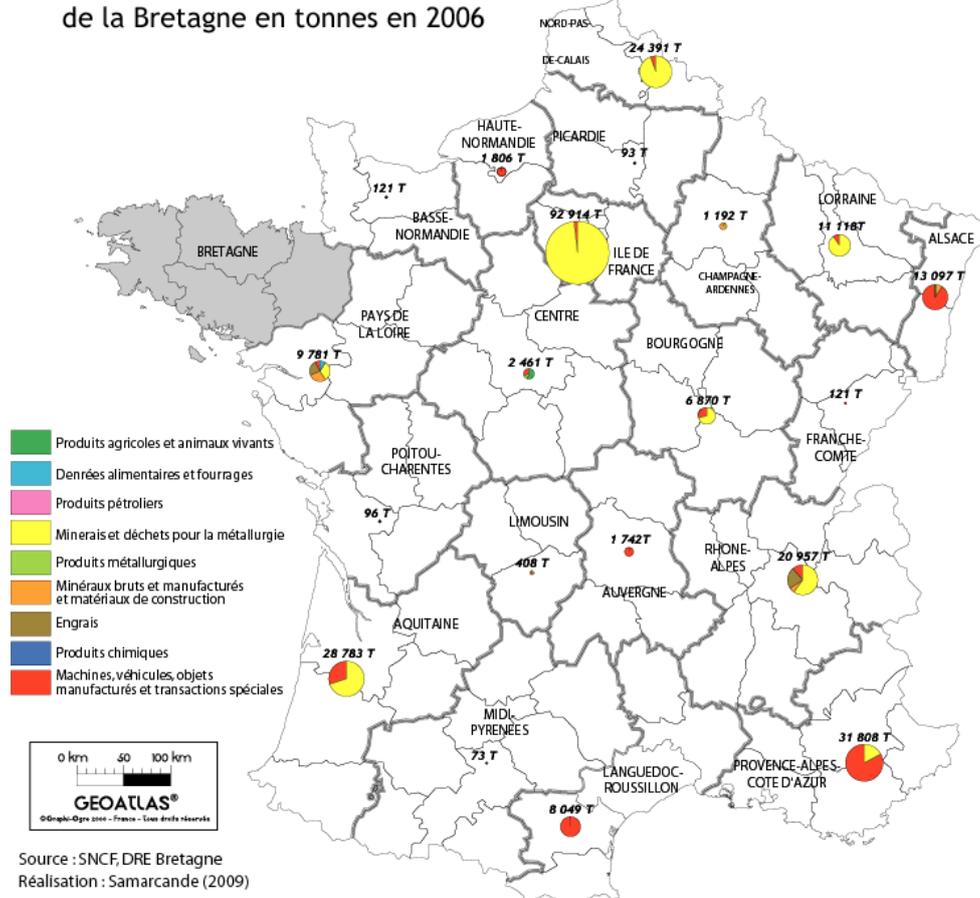
Aucune destination ne dépasse les 100 000 tonnes, mais la plus forte s'en rapproche (Ile-de-France avec 92 000 t).

La concentration par destination est équivalente aux entrées avec les cinq régions les plus importantes constituant 77% des volumes. Les types de marchandises sont principalement des minerais et déchets de la métallurgie (66%) et des produits manufacturés (27%), sans doute une partie de ces trafics sont dus à l'usine PSA de Rennes. Les autres marchandises sont erratiques, comme les céréales et produits alimentaires (2 500 tonnes à eux deux).

L'Ile-de-France présente un trafic très peu diversifié 98% de minerais et déchets de la métallurgie. Le même schéma se déroule en Nord-Pas-de-Calais et Lorraine. Malgré les divers projets pour la valorisation du fret ferroviaire de l'IAA bretonne vers le premier marché national, on constate qu'aujourd'hui, ce trafic est inexistant.

Les autres grandes régions pour les sorties ferroviaires bretonnes sont l'Alsace, PACA et Aquitaine avec des trafics de plus de 20 000 tonnes.

Flux ferroviaires de marchandises en sorties de la Bretagne en tonnes en 2006



Comme vu précédemment, deux produits représentent 93% des sorties ferroviaires de la Bretagne : déchets de la métallurgie et minerais et les produits manufacturés et véhicules.

Les trafics par marchandises sont moins concentrés que les entrées avec une moyenne de 17% constitués par les trois plus importantes régions (contre 86% dans l'autre sens). Cela aboutit à des trafics en sorties bien plus diffus et difficilement traitables par les opérateurs ferroviaires. Cependant, les minerais et déchets de la métallurgie sont plus centrés avec un ratio de 70% pour les trois premières régions sur cette marchandise. Les exportations de véhicules et produits manufacturés, eux, se font essentiellement sur l'Alsace, PACA, Aquitaine et Languedoc-Roussillon qui représente au total 80% de ce trafic.

Produits exportés par régions (2006)

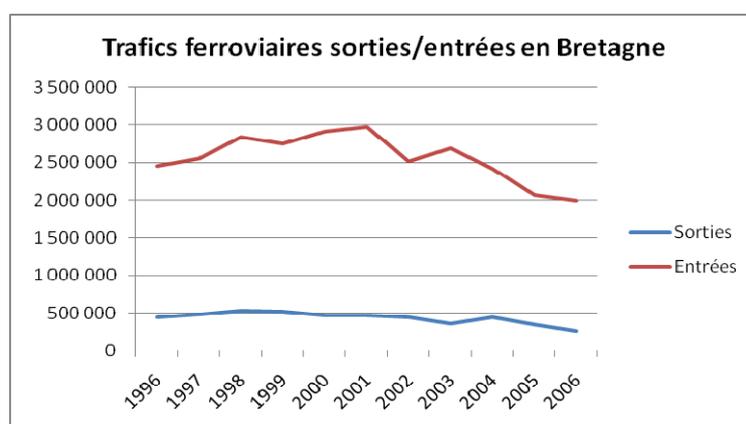
NST	1ère région	2ème région	3ème région
0	Centre 1 300 t	Alsace 75 t	
1	Pays Loire 850 t	Alsace 133 t	Champagne-Ard 37 t
3	Pays Loire 145 t	IdF 101 t	Poitou-Charentes 34 t
4	IdF 91 000 t	Nord-Pas-Calais 23 000 t	Aquitaine 20 000 t
5	Centre 385 t	Limousin 143 t	Aquitaine 105 t
6	Pays Loire 3 000 t	Rhône-Alpes 1 200 t	Champagne-Ard 954 t
7	Rhône-Alpes 5 000 t	Pays Loire 2 300 t	
8	Rhône-Alpes 27 t		
9	PACA 26 000 t	Alsace 12 000 t	Aquitaine 9 000 t

Source : SNCF, DRE Bretagne

Légende : 0 : produits agricoles / 1 : denrées alimentaires / 3 : produits pétroliers / 4 : minerais pour la métallurgie / 5 : produits de la métallurgie / 6 : matériaux de construction / 7 : engrais / 8 : chimie / 9 : produits industriels divers

2.2.2.3. Evolution des tonnages de marchandises à l'interrégional

Les trafics ferroviaires bretons sont fortement déséquilibrés¹¹. Sur les 10 dernières années, la moyenne de déficit a été de – 2 millions de tonnes par an (sur des trafics variant de 2 à 3 millions de tonnes). Ce déficit est préjudiciable à un développement du fret dans le cadre d'une offre commerciale compétitive. Néanmoins, la diminution brute des trafics ferroviaires font baisser ce déficit sur les trois dernières années.



Source : Sitram

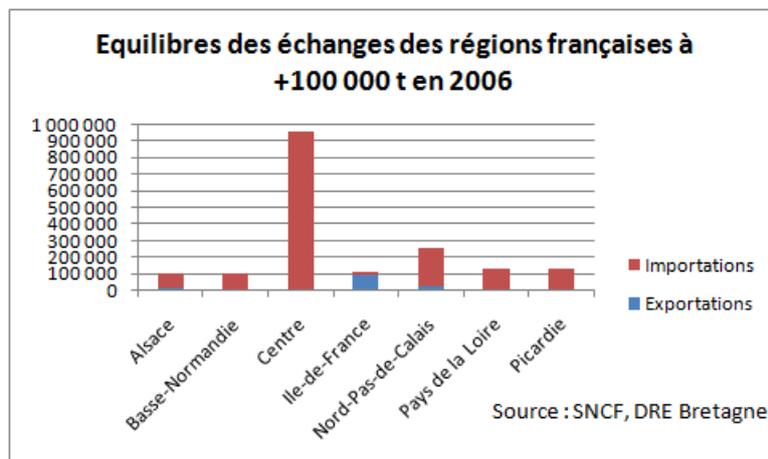
Par région (données SNCF), seules trois régions échangeant avec la Bretagne ont des importations en provenance de la région plus fortes que leurs exportations et quatre sont à l'équilibre (moins de 3 000 t de déficit pour la Bretagne).

L'équilibre des échanges ferroviaires avec les sept plus importants partenaires (ceux représentant un trafic supérieur à 100 00 t) montre qu' aucune région n'est à l'équilibre :

- l'Île-de-France est largement bénéficiaire et reçoit plus de la Bretagne qu'elle n'expédie vers la région (+ 75 000 t pour 84% des trafics à l'export),

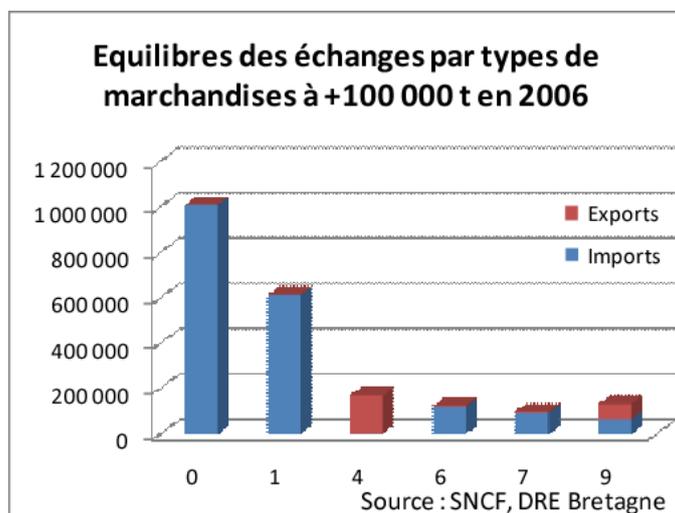
¹¹ Le terme d'importations illustre les flux en entrées sur la Bretagne ; les exportations sont des exportations bretonnes donc des trafics en sortie de la région vers les autres régions françaises

- les autres présentent des trafics à 95% d'importations (vers la Bretagne).



Par type de marchandises, avec un indice identique au critère géographique de plus de 100 000 t, six NST dépassent les 100 000 t dont les céréales approchant le million. Les déficits en volumes sont encore présents sur quatre marchandises. Les produits agricoles et alimentaires sont quasi exclusivement à l'import (seulement 2 500 t en sortie contre 1,6 millions de tonnes en entrée). Une observation inverse est faite sur les minerais et déchets de la métallurgie avec exclusivement des exports bretons par ailleurs fortement concentrées sur l'Ile-de-France.

Les seules marchandises pour lesquelles les échanges sont équilibrés sont les véhicules et produits manufacturés ; les échanges se répartissent de manière assez équilibrée sur toutes les régions françaises. Cette diffusion géographique des envois rend complexe l'organisation d'un service ferroviaire performant pour toutes les destinations, en général, et plus encore en l'absence (programmée) de lotissement.



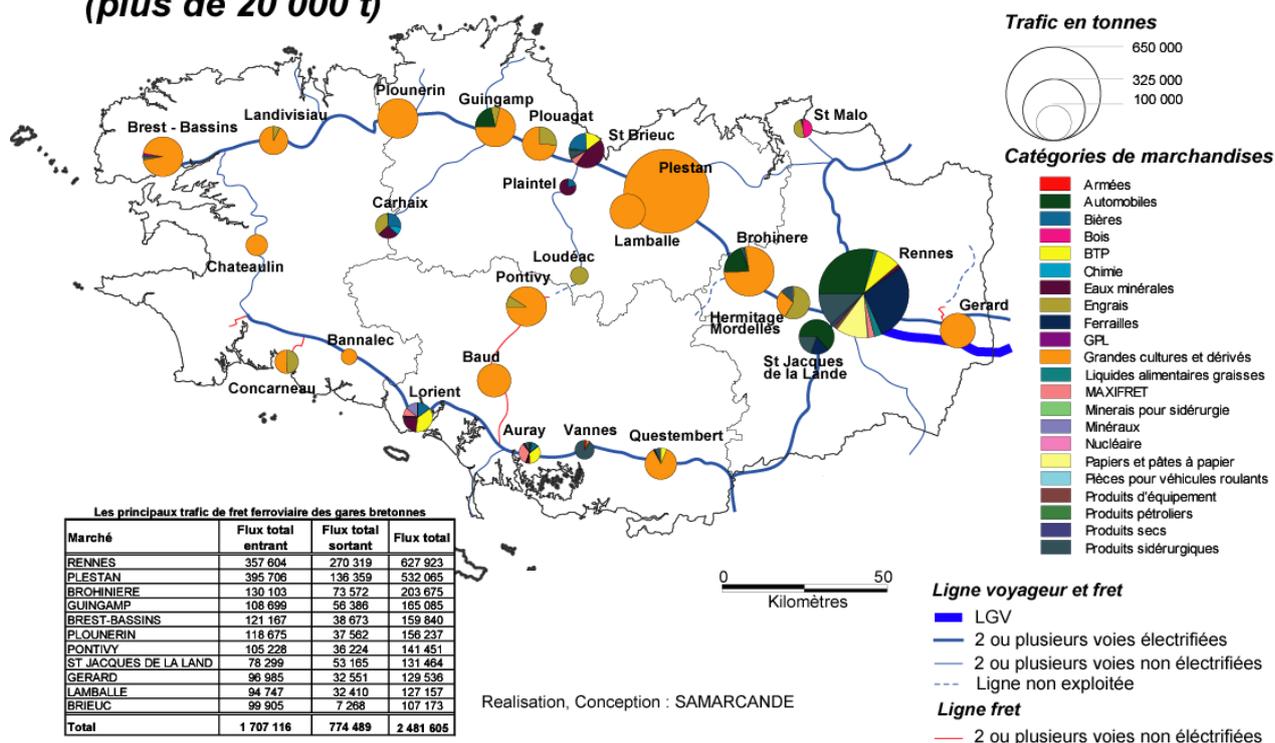
Légende : 0 : produits agricoles / 1 : denrées alimentaires / 4 : minerais pour la métallurgie / 6 : matériaux de construction / 7 : engrais / 9 : produits industriels divers

2.2.3. Les trafics par gare

Le déséquilibre et la concentration des trafics sont également visibles spatialement. Un déséquilibre notable existe ainsi entre les trafics émis – reçus par les entreprises embranchées de l'axe Nord (2 millions de tonnes) et celles localisées sur l'axe Sud (0,24 millions de tonnes); l'axe Nord-Sud (Auray-Pontivy) représentant quant à lui 0,28 millions de tonnes et le Grand Rennes 0,9. Seule une gare (Pontivy) sur les sept qui réalisent plus de 100 000 t par an n'est pas sur l'axe Nord mais sur l'axe Nord-Sud.

Hormis des trafics diversifiés sur les pôles rennais et Le Légué-St Brieuc, les autres gares importantes affichent des trafics très peu diversifiés avec principalement des céréales dont les plus importants sont situés en Côte d'Armor et dans le Morbihan.

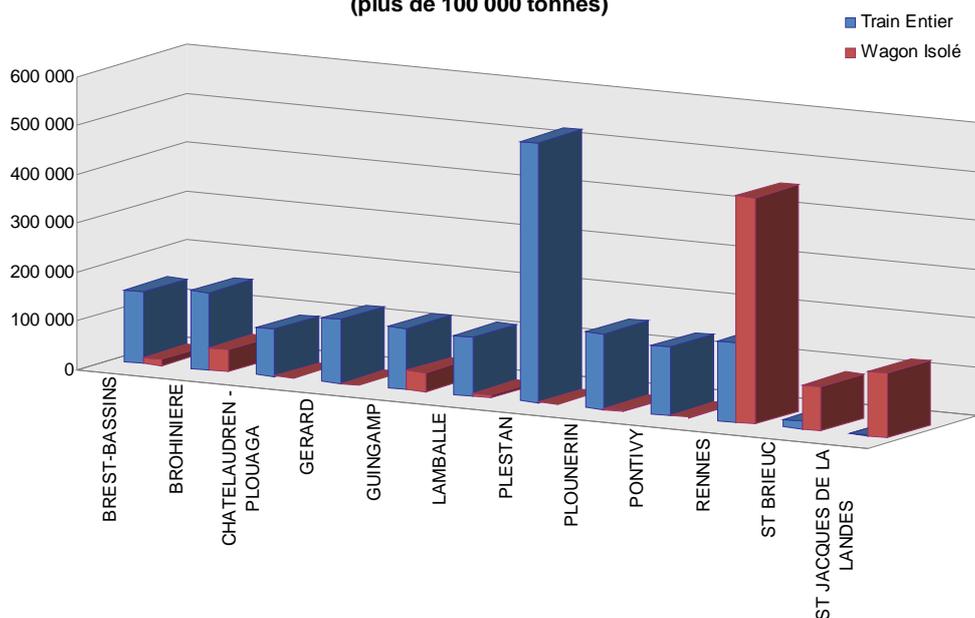
Les principales gares de fret en Bretagne (plus de 20 000 t)



Source SNCF, 2006

12 gares sur la région totalisaient en 2006 plus de 100 000 tonnes avec une forte part des trains entiers (sauf sur Rennes et sa périphérie où le wagon isolé (WI) est dominant mais en raison des trafics d'automobiles). Plestan est la seule gare, hors Rennes, à dépasser 100 000 tonnes.

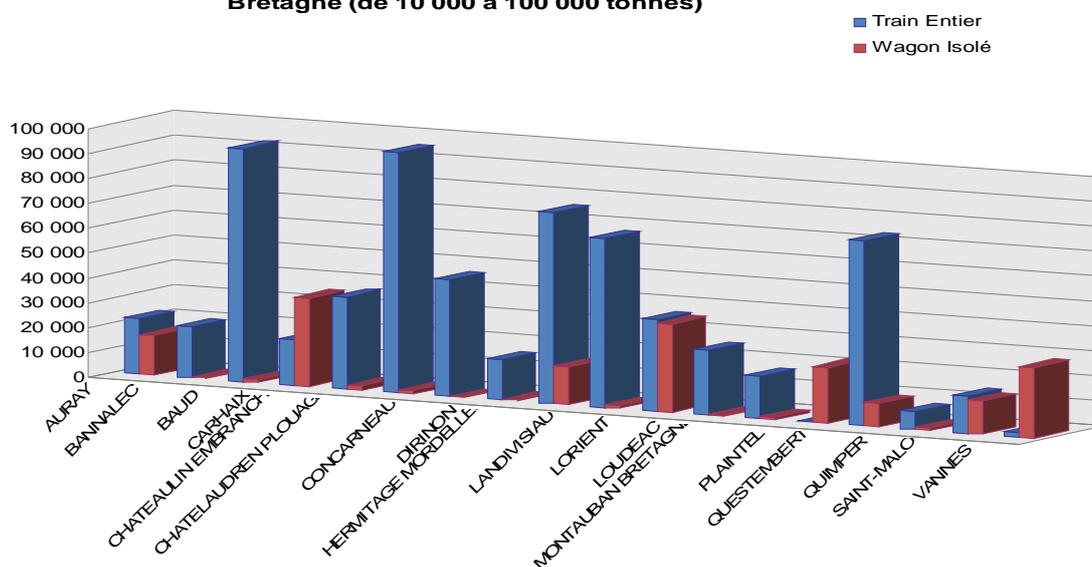
Répartition des trafics par mode d'acheminement ferroviaire des gares de Bretagne (plus de 100 000 tonnes)



Source : SNCF 2006

18 gares ont un trafic compris entre 10 000 et 100 000 tonnes. Comme dans la catégorie précédente, les convois en train entier sont majoritaires bien que dans certaines gares, le WI ne soit pas négligeable comme à Auray et Lorient, à Carhaix et à Vannes.

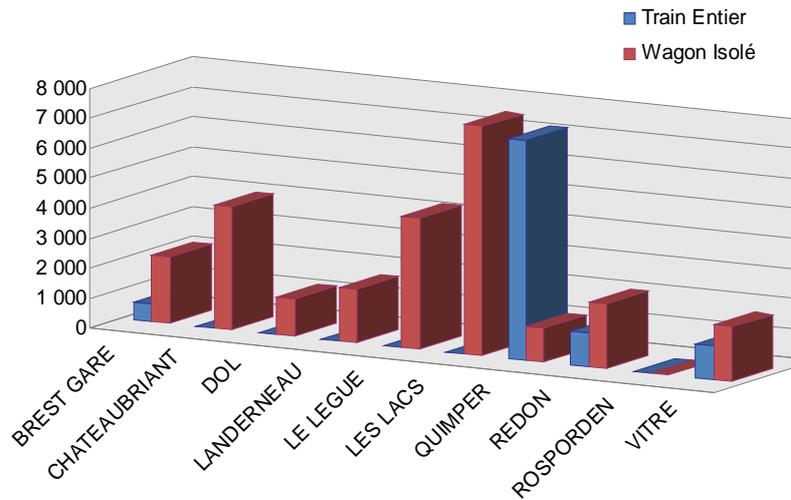
Répartition des trafics par mode d'acheminement ferroviaire des gares de Bretagne (de 10 000 à 100 000 tonnes)



Source : SNCF 2006

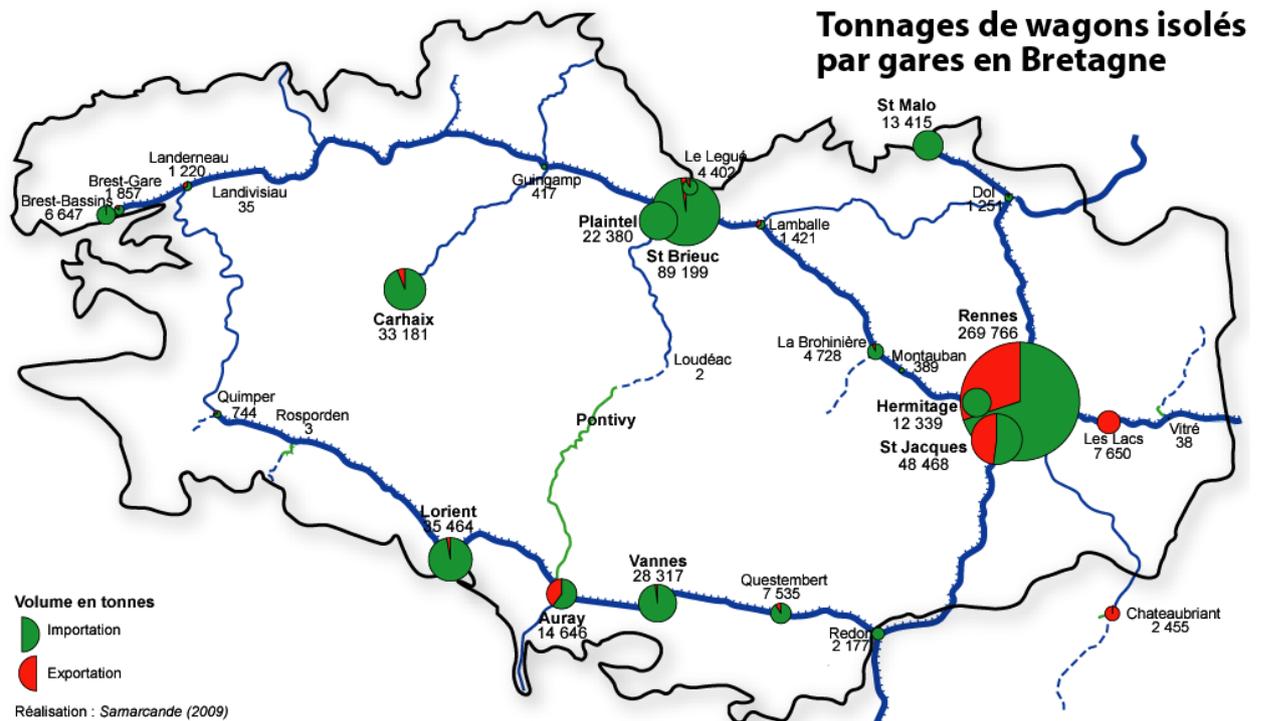
Enfin, 10 gares disposent d'un trafic de moins de 10 000 tonnes, constitué pour la grande majorité de wagons isolés, à l'inverse des gares traitant des trafics supérieurs en volume. Seul Quimper reçoit pour une grande majorité du train entier.

Répartition des trafics par mode d'acheminement des gares de Bretagne (de moins de 10 000 tonnes)



Source : SNCF 2006

Le trafic de Wagons Isolés (WI), essentiel à la mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP)¹², est peu présent en Bretagne et ne représente que 29% du fret ferroviaire total en 2006.

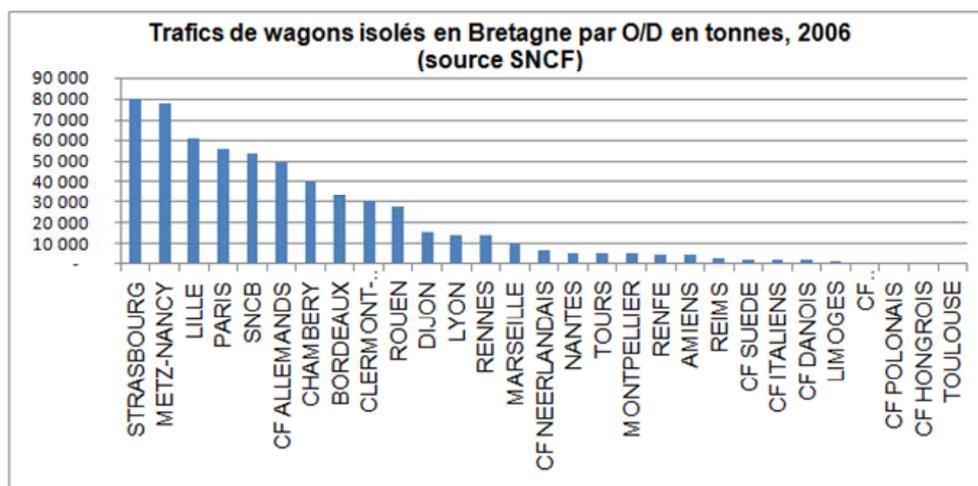


Source : SNCF 2006

¹² Confer page 37

On notera également que ces trafics sont très diffus :

- au sens d'une diffusion des points d'émission / réception en Bretagne, 26 gares de fret recevant de 2 à 269 766 tonnes
- des Origines / Destinations extrarégionales de ces trafics. Le graphique qui suit montre ainsi des relations pesant moins de 80 000 tonnes, la plus importante étant Strasbourg. Cette situation pose d'importantes questions dans le cadre de la remise en cause du plan de transport du lotissement par la SNCF et la mise en œuvre d'un plan Multi Lots – Multi Clients qui suppose de pouvoir massifier environ 150 000 tonnes de/vers une seule destination¹³.
- Quelques trafics intra-régionaux sont également observés par exemple des autres gares régionales de/vers Rennes (20 000 tonnes).



2.3. Les liens mer-fer

Les ports maritimes sont traditionnellement des sites de concentration de trafics et d'importants utilisateurs du mode ferroviaire. On citera à titre d'exemple le port de Dunkerque dont les activités sur les terminaux et la zone industrialo-portuaire représentent à eux seuls 12 % du trafic ferroviaire français. Il n'est en ce sens guère étonnant de constater que des projets d'OFP se développent sur plusieurs Grands Ports Maritimes français (La Rochelle, Le Havre, Rouen,...) ; cette évolution étant inscrite dans l'engagement national pour le fret ferroviaire et découlant également du transfert des voies ferroviaires portuaires aux ports.

En Bretagne, les ports régionaux sont infrastructurellement des sites multimodaux. Cependant, **cette infrastructure ferroviaire est très peu utilisée¹⁴** :

- 170 800 tonnes étaient gérées à Brest en 2007 (dont 125 000 t de réceptions de colza, 3 800 t de réceptions de gaz, 1 000 t de réceptions de divers, 41 000 t d'expéditions de céréales). Mais ce trafic a baissé depuis pour atteindre 45 000 tonnes environ essentiellement pour un client (Imporgal).
- Le port de St Malo profitait également d'un trafic non négligeable avec 37 700 t dont 32 100 t de réceptions de bois et 5 600 t d'expéditions d'engrais en 2007.
- Les trafics de Lorient, pourtant premier port de commerce en volume, étaient très faibles avec 5 100 t d'expéditions de céréales (2007).

¹³ Le plan Multilots Multiclients est explicité dans la suite de ce rapport. Pour schématiser toutefois là où il était possible d'envoyer, dans le lotissement un train constitué de 30 wagons ayant chacun une destination spécifique (desservi après passage par au moins un grand triage) il conviendra désormais de pouvoir constituer un train de 30 wagons ayant tous une même destination.

¹⁴ Source : données ORTB

Pour la même année, Le Légué comptait pour sa part 4 400 t de trafics ferroviaires malgré la capacité de sa voie.

Ces sites constituent les 5^{ème} (Brest Bassins), 24^{ème} (St Malo), 33^{ème} (Le Légué) et 17^{ème} (Lorient dont 7% seulement sont des trafics issus du port) gares régionales.

Synthèse

- ☞ La Bretagne est une petite région du point de vue de ses trafics ferroviaires (2,3 millions de tonnes) et de la part modale du fer.
- ☞ Les trafics très massifiés entre deux points, sont assez bien captés par l'opérateur historique et par ECR. Ces trafics sont pour l'essentiel des trafics en entrées pour des céréales, alimentant notamment l'industrie de l'alimentation animale. Les trafics en wagons isolés (hors véhicules auto) représentent environ 24 % des tonnages ferroviaires régionaux.
- ☞ La reconfiguration du plan de transport de la SNCF, pour le wagon isolé, pourrait conduire à une reconcentration de l'offre sur les grands corridors.
- ☞ Le potentiel de report modal sur les trafics intra-régionaux est important en volume notamment pour des matériaux et des céréales. Le fer n'est pertinent que pour une partie de ces trafics (la route demeure le mode pertinent pour des trafics de distribution terminale). Concernant les céréales, les trafics intra-régionaux sont au cœur d'un double enjeu pour la Bretagne : celui du transport maritime et des ports et celui de l'approvisionnement de l'agriculture et des IAA.
- ☞ Pour être captés, ces trafics appellent de nouvelles exploitations ferroviaires reposant sur des acteurs locaux, de type PME, présentant des structures de coût et une réactivité au marché différentes de celles des grands opérateurs ferroviaires. Ces acteurs pourraient également être amenés à mutualiser des trafics (par exemple au départ d'un port). Ils s'inscrivent dans une logique de *shortlines*¹⁵ et d'OFP (Opérateurs Ferroviaires de Proximité).

¹⁵ Trafics ferroviaires sur de courtes distances

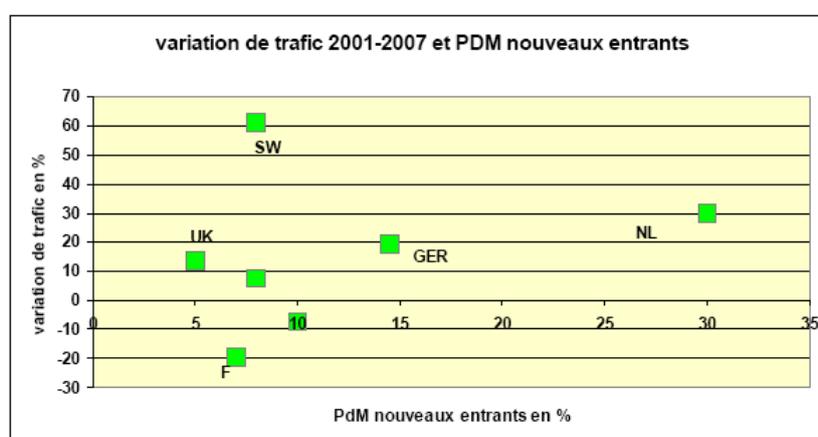
3. L'avenir incertain des services ferroviaires fret nationaux

3.1. Une crise structurelle profonde

Le fer traverse une crise structurelle profonde. Engagée en période de crise économique, l'ouverture du marché à la concurrence ne s'est pas traduite, en France, par des hausses de parts de marché du fer et a sans doute joué un rôle non négligeable dans la politique de reconcentration de l'offre que mène aujourd'hui l'opérateur historique. Parallèlement les « nouveaux » opérateurs (ECR, Véoïia – Eurotunnel notamment) n'ont que timidement pénétré le marché du fret diffus pour bâtir des offres essentiellement autour de trafics massifiés entre deux points.

Le graphique qui suit présente, pour quelques grands pays ferroviaires, le croisement de l'évolution des trafics et de la part des nouveaux entrants dans les volumes. Deux constats peuvent être faits. D'une part, la France est parmi les seuls grands pays ferroviaires à enregistrer une baisse de ses volumes. D'autre part, cette baisse s'est produite dans un contexte d'ouverture certes plus faible qu'en Allemagne ou au Pays bas mais équivalente à celle observée en Suède ou au Royaume Uni où les trafics, notamment en Suède, ont fortement progressé. En France, l'ouverture à la concurrence n'a donc pas enrayé la crise du mode ferroviaire.

Part de marché du fer et des nouveaux entrants par pays



Légende : SW : Suède / UK : Royaume Uni / NL : Pays bas / Ger : Allemagne / F : France

Source : présentation RFF, présentation ENPC 2008

La présence très modeste, à ce jour, des Entreprises Ferroviaires (EF) hors SNCF sur le fret diffus explique que nous consacrons un sous chapitre à la stratégie de la SNCF qui reste globalement structurante sur le transport ferroviaire et qui est encore discriminante sur le fret diffus ; objet au cœur de nos réflexions.

Rappelons que les « nouveaux opérateurs » représentent en France une part de marché d'environ 15% des tonnes (source : entretiens divers). Cette part est plus importante en Bretagne (avec une présence forte d'ECR sur les trafics céréaliers). De manière globale et au niveau national, la part de marché des nouveaux compétiteurs ferroviaires ne cesse de croître et ce mouvement devrait perdurer.

Le tableau qui suit présente les entreprises ferroviaires aptes à circuler sur tout ou partie du réseau français.

**LISTE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES
DÉTENTRICES D'UN CERTIFICAT DE SÉCURITÉ
EN COURS SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL FRANÇAIS**



ENTREPRISES FERROVIAIRES	DATE DE DÉLIVRANCE DU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ EN COURS	DATE DE LANCEMENT DU SERVICE COMMERCIAL
RAIL4CHEM	27 janvier 2006	Pas de service commercial
SNCB	3 février 2006	11 décembre 2006
CFL	29 mars 2006	19 décembre 2006
VEOLIA CARGO	27 novembre 2006	13 juin 2005 (sous certificat CFTA - Cargo)
ECR	1 ^{er} décembre 2006	13 mai 2006 (sous certificat EWSI)
SNCF	28 juin 2007	Antérieure à la délivrance du certificat
VFLI	3 octobre 2007	4 octobre 2007
EUROPORTE 2	29 octobre 2007	26 novembre 2007
CFL CARGO	13 décembre 2007	4 février 2008
COLAS RAIL	31 juillet 2008	8 janvier 2007 (sous certificat SECO RAIL)
TSO	4 mars 2009	29 juillet 2009

Date de mise à jour : 18 août 2009

3.2. Les plans Fret, un recul de l'offre lotissement jusqu'en 2009

Face à la concurrence et à la dégradation de sa situation (volumes, coûts et recettes), la SNCF a mis en place un premier plan fret en 2005 - 2006. Le **Plan Fret 2006** privilégiait une amélioration de la rentabilité éventuellement au détriment des volumes. Le plan intégrait également un objectif de simplification de la production et d'amélioration du service notamment par des contrats de service et des systèmes de réservations de trains.

La traduction la plus visible de cette stratégie a été la fermeture de dessertes dites non rentables et une augmentation notable des tarifs du lotissement (au cas par cas selon les lignes). Certains chargeurs, n'acceptant pas la hausse des prix et/ou ne souhaitant pas passer d'une desserte fréquente en wagons isolés à une desserte, moins fréquente, en trains entiers ont abandonné le fer.

L'année 2007 marque la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie dite, **Haut Débit Ferroviaire**, dont l'objectif est la reconquête des trafics par une amélioration sensible de la performance.

Cette reconquête devait s'appuyer, en premier lieu, sur les grands trafics et les grands clients de la SNCF, c'est-à-dire les trains entiers (trains de point à point sans passage par un triage intermédiaire et trains du transport combiné et de l'autoroute ferroviaire). Parallèlement et dans un objectif de retour à la rentabilité, le plan prévoyait une réorganisation du lotissement autour de grands hubs vers lesquels convergent les trafics selon une logique géographique : Villeneuve Saint Georges, Sibellin (Lyon), Woippy (Lorraine) et Gevrey.

L'objectif est de créer des structures régionales avec du personnel polyvalent et régional (contrairement aux grands opérateurs qui ont à gérer des conducteurs « découchés » selon le terme utilisé par les routiers). C'est cette organisation qui doit permettre de proposer une offre de collecte locale ou de ferroviaire courte distance (*short line*) attractive pour les prospects et rentable pour les opérateurs de proximité, sans dumping social.

De ce concept sont nées les premières démarches OFP en France. Le concept lui-même s'inspire d'expériences étrangères et notamment américaines et allemandes. Les encadrés qui suivent présentent ces expériences étrangères puis les démarches françaises.

Etats-Unis

(source : étude Short lines INRETS – ADEME – PREDIT)

Croissance de la part de marché du fer de 23 à 47 % en 20 ans (source : Proffer).

Aujourd'hui un quart des wagons transportés par les classes 1 est apporté par une short line ou une ligne régionale.

Le développement des short lines, que l'on peut apparenter aux OFP, a répondu à une volonté de rendre plus rentable les entreprises ferroviaires de classe 1. Ce développement s'est, par ailleurs, accompagné d'une forte concentration avec une réduction du nombre d'entreprises de classe 1 (processus de fusion).

Les short lines sont des entreprises ferroviaires indépendantes, intégrant rarement des chargeurs, des entités publiques ou des compagnies de classe 1.

Les short lines opèrent sur des lignes (en général inférieures à 500 km) cédées par les entreprises ferroviaires de Class 1. Il n'existe pas en Amérique du Nord de séparation entre l'infrastructure et l'exploitation. Les OFP agissent donc à la fois comme transporteur et comme gestionnaire d'une infrastructure qui, en général, leur appartient.

Les short lines disposent de la maîtrise commerciale uniquement pour les relations réalisées intégralement à l'intérieur de leur ligne, dans tous les autres cas la maîtrise commerciale est détenue par les entreprises ferroviaires de Classe 1 qui conservent donc le lien direct avec les chargeurs.

Les marges des short liners sont très faibles ce qui conduit à un sous-investissement sur les lignes secondaires et parfois à une nécessité de subventions publiques pour l'infrastructure.

Canada - Québec

(source : étude Short lines INRETS – ADEME – PREDIT)

Transfert par les entreprises de classe 1 de lignes (qu'elles prévoyaient d'abandonner en raison d'une rentabilité insuffisante) à des short lines ou à des chemins de fer d'intérêt local.

Les short lines présentent des profils très diversifiés. Il peut s'agir de filiales de classe 1, de filiales d'industriels, de petites compagnies locales indépendantes voire de compagnies municipales. Elles peuvent gérer des lignes de quelques kilomètres pour un ou deux chargeurs, des lignes de 500 km ou des embranchements portuaires. Elles sont toujours propriétaires de leur réseau.

Le système fonctionne sur la base d'un partenariat fort avec les entreprises de classe 1 qui reprennent le fret des short lines sur des points de consolidation, à l'intersection du réseau de la classe 1 et du réseau de la short line. Comme aux États-Unis, les short lines ne sortent jamais de leur réseau.

Pour toute l'Amérique du Nord, il n'existe pas de subventions à l'exploitation mais des subventions à l'investissement sont possibles.

Le fait que les shorts lines soient un élément direct de la stratégie des classe 1 peut constituer un élément de fragilité des opérateurs courte distance, finalement dépendants des trafics fournis par les classes 1 et de la mise à disposition des wagons. En outre, le développement des classes 1 génère un besoin important de personnel et tend à tarir le marché, limitant les possibilités de recrutement par les short lines (moins attractives).

Allemagne

(source : étude Short lines INRETS – ADEME – PREDIT)

Le développement des short lines ou OFP est consécutif de la mise en place, par la DB, de sa politique Mora C visant une croissance de la rentabilité par une réduction du nombre de points desservis. Politique qui a servi de référence aux Plans Fret successifs de la SNCF.

Toutefois, la coexistence de l'opérateur fédéral (DB) et d'opérateurs non fédéraux est historique et antérieure à la mise en place du plan Mora C.

Ces opérateurs non fédéraux sont soit des acteurs très anciens propriétés d'entités publiques (villes ou Landers) et généralement propriétaires de leur infrastructure soit des nouveaux compétiteurs issus de l'ouverture du marché du fret ferroviaire à la concurrence, non propriétaires de l'infrastructure et agissant plutôt sur la longue distance.

Dans le cadre traditionnel, les entreprises non fédérales propriétaires de leur réseau travaillaient et, pour certaines, travaillent encore en partenariat avec les entreprises ferroviaires longue distance. Depuis le plan Mora C certaines sortent de leur réseau et peuvent devenir concurrentes de la DB. Elles se développent généralement en partenariat étroit avec des industriels.

France – région Centre

(source : étude Short lines INRETS – ADEME – PREDIT)

Démarche portée par le lobby céréalier qui mobilise les acteurs politiques.

En 2006 création de l'association Proffer intégrant également des chargeurs non céréaliers dont le nombre est important mais les tonnages minimes au regard des tonnages générés par les céréaliers.

En 2007 création de PROXIRAIL société de projet appelée à devenir OFP et regroupant (PROFFER Centre ; la caisse des Dépôts ; la SNCF ; SOFIPROTEOL : établissement financier de la filière agricole ; l'Office National Interprofessionnel des Grandes Cultures (ONIGC); UNIGRAINS : établissement financier de la filière céréalrière ; ces premiers membres sont rejoints par des logisticiens et notamment par Dentressangle). La SNCF est fortement impliquée. Proxirail pourrait bénéficier d'un apport de locomotives de la SNCF.

Deux groupes de travail sont constitués, l'un au sein de Proxirail et avec RFF (business plan, statuts, infrastructures), l'autre au sein de la SNCF sur la sécurité et le personnel. Les études d'infrastructures menées dans le cadre du premier groupe de travail et concernant l'ensemble de la région ont conclu à un besoin d'investissement de 75 million d'euros. Seuls 30 M€ ont été inscrits au Contrat de Plan.

Plusieurs hypothèses ont été formulées quant au statut et mode de fonctionnement de Proxirail. Il apparaît que cet OFP pourrait se positionner comme un opérateur de bout en bout agissant sur la courte et la moyenne distance (de/vers Poitou Charente, la Bretagne, les Pays de la Loire) essentiellement sur des trafics de céréales en trains entiers. Il s'agirait donc presque plus d'un short liner mais agissant sur le réseau national qu'un OFP au sein d'une vocation strictement locale. A terme, Proxirail pourrait devenir Entreprise Ferroviaire (EF) mais il devrait, dans un premier temps, travailler sous licence SNCF.

Le Business Plan est en cours sur une hypothèse de 20 locomotives et 70 agents polyvalents. Une des premières conclusions est que Proxirail doit trouver de nouveaux clients pour équilibrer ses comptes.

France – Morvan

(source : étude Short lines INRETS – ADEME – PREDIT)

En 2006 création de l'association Proffer intégrant des entreprises des secteurs des matériaux, du bois, du recyclage-valorisation.

Proffer Morvan n'a pas vocation à s'impliquer financièrement dans la création d'un OFP mais exerce une fonction de lobbying.

La démarche débouche sur une expérimentation.

La desserte des lignes du Morvan (2 lignes concernées, toutes deux lignes secondaires fret) est, dans un premier temps, assurée par CFTA puis reprise par Fertis, filiale traction de VFLI, elle-même filiale de la SNCF. Trois filières sont concernées : le bois, les céréales, les matériaux de carrières.

Le niveau de service de Fertis ne satisfait pas les chargeurs et l'opérateur est jugé trop dépendant de la SNCF.

(source : textes repris de l'étude Short lines INRETS – ADEME - PREDIT).

Depuis un OFP a été créé – CFR Compagnie ferroviaire Régionale – qui circule sur la ligne de Clamecy – Cercy La Tour pour des trafics de granulats.

France – Languedoc-Roussillon

(source : étude Short lines INRETS – ADEME – PREDIT / Jonction)

Démarche initiée par la CCI de Béziers rejointe par les CCI de Narbonne et de Sète puis par la CCI de Nîmes.

2007, création d'une association Proffer regroupant des entreprises utilisatrices du ferroviaire, les chambres consulaires et les collectivités territoriales. Cette association n'a pas vocation à s'impliquer financièrement dans les structures économiques (OFP) qui pourraient être créées. La SNCF n'est pas associée.

En 2007, l'association lance un appel d'offre pour créer un OFP assurant les services que la SNCF a abandonnés. Ces services concernent 5 clients : ateliers de réparation de wagons, entreprises de produits chimiques et du nucléaire.

Deux propositions sont reçues, elles émanent : de Socorail (filiale de Véolia) et de VFLI associé à RDT13.

Proffer ne donne pas suite car les moyens financiers à mettre en œuvre sont jugés trop importants pour les entreprises concernées.

De nouvelles études sont en cours (cabinet Jonction).

France – Auvergne

Démarche initiée par la CRCI alertée par des entreprises du territoire.

Première étude réalisée pour la CRCI appuyée par la DRE et le Conseil Régional. Le comité de pilotage de cette étude (confiée au bureau d'études Jonction) regroupe des carriers, des industriels régionaux comme Michelin, des acteurs des eaux minérales, des transporteurs routiers. L'association Auvergne Logistique Développement est également très impliquée.

Le réseau est découpé en trois secteurs d'étude : Clermont Sud (2 lignes), Clermont Etoile (4 lignes), Clermont Nord (2 lignes).

L'étude aboutit aux contours d'une structure OFP qui fonctionnerait avec 20 locomotives et 5 locotracteurs et 60 agents polyvalents.

Les premières études ne débouchent sur aucune expérimentation.

De nouvelles études sur trois volets : un volet infrastructures (Arcadis), un volet commercial (Bruno Viallon Conseil), un volet Business Plan conduisent à fédérer les transporteurs qui créent une structure OFP

Les premières études à caractère en partie exploratoire sur le sujet des OFP ont permis à la fois de montrer que :

- chaque démarche était singulière car devait prendre en compte un réseau d'infrastructures, un historique des trafics, des tissus locaux, des produits transportés et degré de miscibilité de ces produits différents,
- Des points communs, freins à lever identiques existaient en particulier quant à la définition des OFP.

Parmi les freins communs à lever est assez rapidement apparu celui de l'entrée sur le marché comme Entreprise Ferroviaire. Ce constat a donné lieu à une nouvelle réglementation.

Plusieurs conditions sont requises pour circuler sur le RFN donc devenir une Entreprise Ferroviaire. Elles sont reprises dans l'encadré ci-dessous.

- **Licence ferroviaire** : Pour obtenir sa licence, une entreprise ferroviaire doit répondre à trois séries d'exigences relatives à sa capacité professionnelle, à sa **capacité financière** et à son honorabilité. Elle doit en outre justifier d'une **couverture en responsabilité civile** en cas de dommages causés à ses clients ou à d'autres tiers. **La licence est réexaminée tous les quatre ans. L'arrêté du 19 octobre 2009 modifie l'arrêté du 20 mai 2003 fixant les seuils de capital social pris en compte pour l'attribution de la licence d'entreprise ferroviaire; le montant de la licence est notamment ramené de 1 500 000 € à 50 000€ pour les entreprises transportant moins de 50 Millions de T.km par an et ce afin de faciliter le développement des OFP et prendre en compte leur particularité. Le seuil fixé en tkm appelle une spécialisation sur de la courte distance en desserte ou short line.**
- **Certificat de sécurité** : Le certificat de sécurité est composé de deux volets. Le volet A indique que l'entreprise dispose d'un système de gestion couvrant la formation de ses personnels, les procédures d'exploitation, les méthodes de maintenance, l'analyse des incidents et leur prise en compte pour l'amélioration de la sécurité. Le volet B indique que l'entreprise ferroviaire maîtrise la sécurité de son exploitation sur les lignes qu'elle parcourt avec les matériels qu'elle y utilise. Le certificat de sécurité est accordé pour une durée maximale de **cinq ans et pour les lignes que l'entreprise ferroviaire compte exploiter. Il se périmé si les services qu'il couvre n'ont effectivement pas commencé dans le délai d'un an suivant la date de sa délivrance**
- Troisièmement, l'entreprise ferroviaire doit obtenir **l'autorisation de circuler** sur les sillons ferroviaires du réseau national. Une demande de sillon se formule 18 mois à l'avance mais rappelons que les ports sont désormais en capacité de demander des sillons directement RFF pour une EF.
- Enfin, une entreprise ferroviaire souhaitant offrir des services de traction doit disposer de **locomotives et d'agents de conduite**. Afin d'obtenir une autorisation de circulation en France, les constructeurs doivent faire une demande **d'homologation à l'EPSF**, qui prend un peu plus d'un an. L'EPSF confie alors au CIM (centre d'ingénierie du matériel) de la SNCF l'examen technique du matériel Cette homologation est nécessaire même dans le cas où l'entreprise ferroviaire achèterait le même matériel que celui utilisé par la SNCF. Parallèlement, les conducteurs formés doivent par ailleurs être **habilités à circuler sur une ligne donnée après des périodes de reconnaissance**. En d'autres termes les conducteurs sont en quelque sorte spécialisés par ligne car ils ne peuvent avoir la reconnaissance pour toutes les lignes du RFN ce qui explique la complexité à gérer pour les EF des acheminements longue distance. Les OFP devraient quant à eux opérer sur un petit nombre de lignes et pouvoir faire former leurs conducteurs à la reconnaissance de toutes les lignes empruntées.

Les études et démarches ont également permis de classifier les OFP selon leur domaine d'intervention et les fonctionnalités auxquelles ils répondent.

Nous reprenons ci-dessous la distinction RFF reprise elle-même dans les documents de synthèse d'Objectif OFP.

- catégorie I : opérateur de transport sur des lignes capillaires fret (pouvant, en particulier, bénéficier des dispositions particulières de la loi ORTF pour les entreprises « réalisant des circulations limitées et à vitesse réduite ») ;
- catégorie II : prestataire de RFF pour la gestion de l'infrastructure (PGI-Prestataire Gestionnaire d'Infrastructure, pour l'entretien et/ou la gestion des circulations) sur des lignes capillaires fret sans voyageurs (cas par cas conjoint ou disjoint de la catégorie I) ;
- catégorie III : gestionnaire d'infrastructure portuaire (pour l'entretien et/ou la gestion des circulations),
- catégorie IV : entreprise de transport assurant des activités de transport ferroviaire à l'intérieur d'un port ;
- catégorie V : entreprise ferroviaire régionale (entreprise ferroviaire de plein droit dont les activités sont régionales), pouvant également intervenir dans un port, comme toute autre EF, sous réserve des conditions d'accès au réseau du port.

Par ailleurs et parallèlement aux projets d'OFP locaux se sont donc développées des démarches relatives aux OFP portuaires, portée par les ports ou les régions dans le cadre des OFP de catégorie III et IV.

L'ordonnance du 2 Août 2005 portant sur l'actualisation et la modernisation des livres III et IV du code maritime a officialisé différentes dispositions transitoires préalables à la mise en place effective d'un cadre juridique modernisé pour les voies ferroviaires notamment sur domaine portuaire. Cette ordonnance a été confortée par la publication du décret du 26 Décembre 2007 relatif aux voies ferrées portuaires, qui institue le volet réglementaire du livre IV du code des ports maritimes relatif aux voies ferrées portuaires.

Depuis, les sept Grands Ports Maritimes ont pour compétences la gestion des voies ferrées sur leurs domaines portuaires respectifs (s'y sont ajoutés par la suite les ports fluviaux de Strasbourg et Paris). Des démarches sont engagées dans chacun d'entre eux pour inventorier la qualité des patrimoines ferroviaires et les démarches à mettre en œuvre pour favoriser le report modal de et vers ces sites majeurs de concentration des flux de marchandises.

Le développement des OFP Portuaires figure, en outre, dans l'engagement national pour le développement du fret ferroviaire.

Nous rendons compte ici des choix et expériences des ports de la Rochelle et de Dunkerque. Les données sur la stratégie des ports du havre et de Marseille sont encore assez éparées et peu précises au-delà des acteurs choisis pour gérer les infrastructures portuaires.

Port de La Rochelle (source Objectif OFP)

Le GPM de la Rochelle et la SNCF sont à l'initiative de ce projet qui s'est concrétisé en décembre 2009 par la création de Navirail Atlantique dont les activités devraient débuter en octobre 2010. Navirail devrait avoir une activité de transport ferroviaire étendue à la région de Poitou-Charentes (transport de céréales vers le port, et transport d'autres marchandises importées par le port) au plus tard à compter de janvier 2011. L'OFP commencera à exercer son activité de transport sous le couvert de la licence et des certificats de sécurité de la SNCF ; il demandera une licence et des certificats de sécurité dans le courant de 2011, et deviendra alors entreprise ferroviaire de plein droit. Les études de sillons se font avec RFF et le port souhaite exercer rapidement la fonction de candidat autorisé à demandé directement des sillons à RFF, et ce jusqu'à ce que l'OFP soit devenu entreprise ferroviaire (dans le courant de 2011). L'OFP aura son propre personnel, parmi lequel des cheminots mis à disposition. Le matériel roulant sera loué ou acheté.

Port de Dunkerque

Le GPM Dunkerque a, à ce jour, fait le choix de distinguer les fonctionnalités relatives à la desserte et à la gestion – maintenance des infrastructures. Il a ainsi nommé Eurotunnel comme gestionnaire de son réseau sans en faire a priori l'entreprise assurant les transports sur l'emprise (étude en cours).

3.3. L'engagement pour le fret ferroviaire et les 9 projets industriels de la SNCF

De manière concomitante à l'annonce par le gouvernement de l'engagement national pour le fret ferroviaire de 7 milliards d'euros¹⁶, la SNCF annonçait de nouvelles « orientations industrielles et managériales » organisées autour de 9 projets industriels¹⁷ le schéma directeur pour un nouveau Transport écologique de Marchandises représente un investissement de 1 milliard d'euros.

1) Développer l'offre de transport en trains massifs à l'échelle européenne

- *Constitution d'un réseau européen pour des offres internationales de bout en bout s'appuyant sur les filiales à l'étranger ;*
- *Amélioration de la performance de Fret SNCF sur les trains massifs en créant 4 entités adaptées aux différents marchés : un transporteur spécialisé sur l'axe Nord-Sud pour le combiné et les autoroutes ferroviaires (Combi-Express), un transporteur spécialisé sur les flux de produits agricoles et de carrière (Sol&Rail), un transporteur spécialisé sur les flux de charbon et sidérurgique en charge des circulations sur l'artère nord-est (Belle-Ile), des*

¹⁶ Septembre 2009

¹⁷ Communiqué de presse 23 septembre 2009

ports d'Anvers et Dunkerque, un transporteur spécialisé sur les flux d'hydrocarbure, de chimie, d'automobile et PGC dans le sud-est (Auto-Chem).

Il est prévu de déployer auprès des chargeurs une offre logistique globale, permettant la prise en charge multimodale de leurs besoins logistiques au sein de SNCF Geodis.

2) Substituer au réseau du wagon isolé un ensemble de lignes « multi-lots / multi-clients »

*La SNCF entend massifier la plus grande partie possible des trafics du wagon isolé, segment aujourd'hui lourdement déficitaire. **L'offre multi-lots / multi-clients reposera sur un plan de transport spécifique et régulier, entre deux zones économiques qui permettent un minimum de 3 allers retours par semaine.** Des engagements de volumes seront convenus avec les principaux clients afin de sécuriser les volumes minimaux.*

3) Construire un service « sur-mesure » pour les clients actuels du réseau du wagon isolé

4) Accélérer le développement du transport combiné terrestre, maritime et fluvial

L'objectif de SNCF Geodis est de doubler les trafics en 10 ans, notamment, via Naviland Cargo et Novatrans, après sa prise de contrôle. La SNCF poursuivra une politique de développement des plateformes multimodales et sera présente sur les développements fluviaux.

5) Développer l'offre en matière d'Autoroute Ferroviaire :

La SNCF se propose de mettre en œuvre 4 autoroutes ferroviaires d'ici à 2015 et de développer les reports modaux sur : autoroute Luxembourg / Perpignan, l'autoroute Alpine, la nouvelle autoroute Lille/Turin avec la possibilité d'une liaison sur l'axe Londres-Turin et la nouvelle autoroute ferroviaire Lille/Paris/Hendaye.

6) Créer des opérateurs ferroviaires de proximité

La SNCF souhaite participer au développement des ports, en créant des Opérateurs Ferroviaires Portuaires (OFP). Pour cela elle déploiera des solutions au Havre (début 2010), à La Rochelle (mi 2010), à Nantes/Saint-Nazaire (fin 2010), à Marseille-Fos et Dunkerque (2011). Ces initiatives nécessitent de moderniser ou de créer des lignes ferroviaires au départ des grands ports maritimes. Dans les territoires de trafic peu dense, l'entreprise propose des mutualisations d'activités au sein d'opérateurs locaux. La SNCF constituera un fonds pour soutenir les initiatives et apportera son assistance notamment technique.

7) Développer le transport ferroviaire de marchandises à Grande et Très Grande Vitesse sur des liens Nord-Sud en premier lieu

L'offre combinée haute vitesse sera étendue avant la fin 2010 sur les axes Paris-Bordeaux-Montauban-Toulouse et Paris-Lyon-Avignon-Miramas-Marseille.

8) Poursuivre des démarches innovantes en matière de logistique urbaine

9) Créer un réseau de plateformes multimodales maritimes et terrestres



L'objectif fixé de l'engagement national pour le fret ferroviaire est ambitieux : faire passer la part des transports ferroviaires et fluviaux de marchandises de 14 à 25 % d'ici à 2022. Il s'inscrit donc dans les retombées sur Grenelle de l'environnement et de l'engagement à réduire massivement la part des transports de marchandises dans les émissions de CO2 en développant des alternatives fiables au transport routier.

Pour atteindre cet objectif, le programme porté par l'Etat, Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF vise à donner un nouveau souffle au fret ferroviaire en investissant (d'ici à 2020, 7 milliards d'euros d'argent public) dans la modernisation des infrastructures et des équipements. Ce vaste programme de l'Etat devra s'accompagner d'efforts significatifs de la part de la SNCF.

Les premières actions doivent être : le lancement d'un appel d'offres franco-italien pour le service de l'autoroute ferroviaire alpine entre Lyon et Turin ; l'approbation ministérielle de l'avant-projet sommaire de la partie nord du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et des études préliminaires de la partie sud du CFAL ; le lancement de l'appel d'offres du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ; le doublement des fréquences des navettes d'autoroutes ferroviaires Luxembourg-Perpignan ; l'augmentation de l'aide à l'exploitation du transport combiné ; la promulgation de la loi permettant la création de l'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) et l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité (ORF) ; la création d'opérateurs ferroviaires portuaires au Port du Havre et au Port de la Rochelle ainsi que 3 autres OPF au moins en région ; la création autour de la SNCF d'un consortium français de grande vitesse marchandises ; l'augmentation de 50 % du nombre de trains du transport combiné sur l'axe Lille-Perpignan ; le lancement par la SNCF d'un appel d'offres pour des wagons multimodaux ; la création autour de la SNCF d'un champion français du combiné. (Source Ministère)

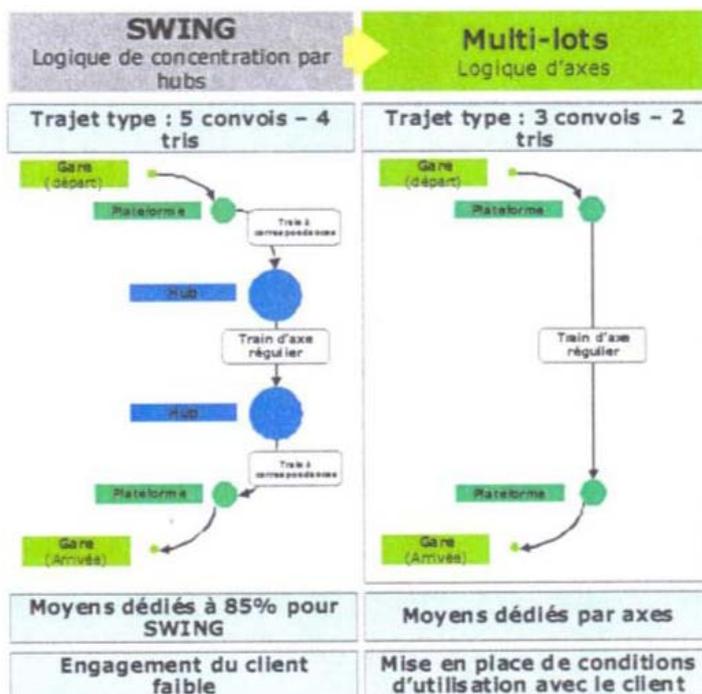
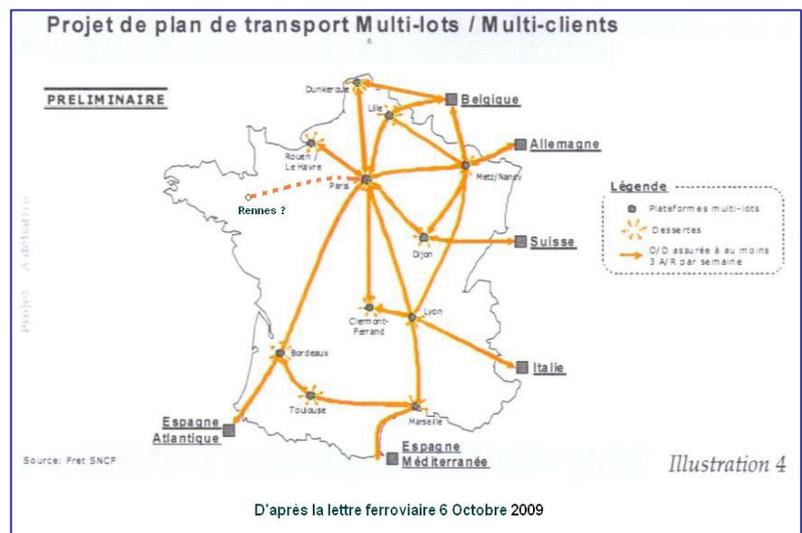
3.4. Les trains Multilots – Multiclients (MLMC)

Le plan SNCF de transports multilots multiclients (MLMC) n'est pas totalement connu et pourrait encore évoluer. Nous reprenons donc ici son principe tel qu'il est présenté par la SNCF à ce jour. Sa mise en œuvre devrait s'effectuer de manière progressive avec un premier test en juillet 2010 pour un déploiement sur tout le territoire à partir de l'automne 2011 :

- Dans son principe le MLMC correspondrait à la mise en œuvre, en substitution du lotissement, de relations entre deux zones économiques dès lors que les trafics (actuels ou maintenus, cela reste à définir, à notre sens) permettent la mise en œuvre de 3 aller/retour par semaine. Ses relations s'établiraient entre deux plates-formes de consolidation ou **Rail-Ports (hôtels ferroviaires)**,
- La SNCF maintiendrait parallèlement une offre de wagon isolé « sur mesure » en dehors de ces grandes relations MLMC pour les transports lourds, encombrants ou dangereux. Ces transports devraient alors être rémunérés « à la hauteur des ressources engagées » ce qui laisse supposer une hausse des tarifs et, de ce fait, un risque de report modal. Ces solutions sont appelées « **solutions clientes** ».

Les schémas qui suivent, issus de la lettre ferroviaire qui reprend elle-même des documents émanant de la SNCF présentent :

- Le projet de plan MLMC,
- La logique du MLMC et du lotissement dans son organisation SWING.



Dans le cadre du MLMC, des lignes pourraient être fermées ou ouvertes au besoin de l'activité des clients et pour autant qu'elles soient rentables. Une vingtaine de lignes ont été identifiées comme porteuses. En dehors de ce réseau de lignes, le client peut faire appel à une solution client dédiée, afin d'apporter les wagons sur l'axe. Cela pourrait être le cas sur Rennes, par exemple pour GEFCO (Nota : déjà aujourd'hui, GEFCO achète des tronçons complets de trains du lotissement sur l'axe Rennes – Villeneuve Saint Georges). Lorsqu'il n'y a pas assez de trafic identifié chez un client principal pour constituer un train, la SNCF pourrait proposer que quelques clients importants s'associent, partageant les mêmes conditions de production et le coût global.

L'organisation MLMC ne nécessiterait sans doute plus de triages mais des sites de consolidation permettant des manœuvres et de reconstitutions de train mais à plat (c'est-à-dire sans bosse). Sans vrai triage (32 voies, tri automatisé à bosse), les opérations de tri dans les « rail ports » pour constituer ou dissocier des trains ne sauront être effectuées que pour des **coupons significatifs**. Il est en effet physiquement impossible de traiter un train de 30 wagons et 30 lots pour 30 clients différents sur ce type de triage. D'autre part, la réduction du maillage du réseau signifie une concentration des moyens de production et des trafics sur de gros sites. En conséquence deux tendances pourraient se conjuguer :

- D'une part une réduction des origines / destinations possible avec l'abandon du lotissement et son remplacement par la MLMC mais uniquement sur des destinations à volumes notables,
- Les trafics alimentant ces trains multilots pourraient être ou devoir être prioritairement recherchés selon une logique de **faible dispersion autour du RailPort**¹⁸.

La France pourrait être bientôt le seul pays à ne plus avoir de lotissement alors que d'autres européens regroupés autour de la DB (et à l'origine la SNCF avant qu'elle se retire) ont fondé **Xrail** pour réfléchir à un système européen. Selon les promoteurs de XRail « Le transport par wagons isolés représente environ 50 pour cent du fret ferroviaire européen et, selon des études réalisées, présente un potentiel de croissance important au niveau international. En tant que mode de transport non négligeable, il doit gagner en attractivité et en efficacité. Xrail regroupe sept sociétés de fret ferroviaire : CD Cargo (Tchéquie), CFL Cargo (Luxembourg), DB Schenker Rail (Allemagne, Pays-Bas, Danemark), Green Cargo (Suède, Norvège), Rail Cargo Austria (Autriche, Hongrie), CFF Cargo (Suisse) et SNCB Logistics (Belgique). Fernand Rippinger, de CFL Cargo, déclare que « Le transport par wagon isolé est une partie vitale du fret ferroviaire en Europe. Améliorer l'efficacité opérationnelle avec Xrail est clé pour la création d'un réseau du wagon isolé orienté-client, ce qui nous permettra d'être compétitifs face au camion. » (source : webtrains).

L'évolution de la stratégie de l'opérateur historique alors que ces nouveaux concurrents ne semblent par ailleurs pas souhaiter investir le wagon isolé pose clairement la question de la captation des frets diffus qui constitue parallèlement le cœur des enjeux ferroviaires pour les territoires. Or, les enjeux sont polymorphes :

- Ils sont **structurels** : en effet la modification des pratiques des entreprises conduisent en effet à s'interroger sur la décroissance des trafics massifiés de fait d'un point A à un point B ; trafics permettant la mise en œuvre de trains entiers mono clients, produit phare sur lequel la SNCF et les nouveaux opérateurs ont choisi de reconcentrer leur offre. Sans évoquer l'extrême tension des flux observés sur quelques secteurs, l'ensemble des entreprises réfléchit au juste niveau de ses stocks. Ces pratiques suscitent une accentuation du fractionnement temporel et géographique des flux. Si elles ne sont pas incompatibles avec le recours au mode ferroviaire, y compris en trains entiers, elles imposent de nouveaux modes d'exploitation au sein desquels la massification peut être recherchée par la consolidation de plusieurs trafics.
- Ils sont **renouvelés** par la stratégie de la SNCF et la crise profonde que connaît ce mode.
- Ils sont **régionaux** :
 - Eloignement de la Bretagne par rapport aux grands marchés de consommation pour les industries régionales notamment pour les industries agroalimentaires ;

¹⁸ Que nous appellerons également hôtel logistique

- Volonté politique de maîtriser les trafics routiers ;
- géographie physique, urbaine et économique qui pose avec pertinence la question de la desserte des zones les plus péninsulaires.
- Ils sont **nationaux** : l'ouverture du fret ferroviaire à d'autres trafics que ses fonds de commerce traditionnels (céréales, automobiles, matériaux de construction, sidérurgie, chimie) et son adaptation à de nouvelles pratiques sont à notre sens un enjeu fondamental de la pérennité et du développement de ce mode. Il fonde également la pertinence du fer comme outil permettant d'atteindre les objectifs de développement durable réaffirmés par le Grenelle de l'Environnement.

Avec certes de très nombreuses incertitudes quant à la traduction effective du plan de relance du fret ferroviaire par le gouvernement, cet enjeu n'apparaît pas de manière évidente. La carte de l'engagement national en témoigne. Des OFP y figurent mais principalement sur les ports et dans les régions qui ont mené une étude (ce qui pose la question de ce qui se passe aux « autres bouts »). Parallèlement l'accent est mis sur les grands corridors, la captation des grands trafics nationaux et de transit, les grandes vitrines techniques. Les innovations d'ordre organisationnel, en général et sur des territoires de désenclavement, en particulier, apparaissent moins clairement et semblent en partie laissés aux initiatives locales.

Synthèse

- ☞ La stratégie des grands opérateurs ferroviaires pose la question de la captation des frets diffus, par ailleurs au cœur des enjeux de la compétitivité des territoires et notamment des territoires péninsulaires ou enclavés.
- ☞ Avec la mise en place du plan Multilots – multiclients (MLMC), la logique d'axe se substitue à l'effet de réseau. En conséquence, les trafics émaneront sans doute prioritairement de points situés à proximité du rail-port (gare de consolidation) avec une faible captation - consolidation par rapport à l'ancienne organisation avec le lotissement. Les « rail-ports » (gare fret d'arrivée ou départ) constitueront des trains « multilots » ; chaque client devra par conséquent remettre des coupons significatifs (c'est-à-dire lot de plusieurs wagons isolés). En l'état actuel des schémas SNCF le trafic s'établirait à environ 200 000 wagons/an sur toute la France.
- ☞ La Bretagne n'est pas dans le schéma dit MLMC, donc les solutions de reconsolidation devront émaner du territoire. Dès lors elles pourront fonctionner avec une entreprise ferroviaire tirant des trains d'axe de type SNCF, ECR, Eurotunnel...
- ☞ Il est utopique d'imaginer que des solutions alternatives permettront de **maintenir l'ensemble des trafics de wagons isolés** (quelle que soit la destination, le site générateur, ...) donc il existe, en fret ferroviaire diffus, un risque de périphérisation des départements 22, 29 et 56.
- ☞ Des opportunités pourraient exister en lien avec des grands « faiseurs » : l'automobile (Gefco) vers Le Bourget notamment. Des trafics pourraient éventuellement se rattacher à ce train.
- ☞ Les OFP sont une des solutions possibles de reconsolidation de trafic à un niveau local.
- ☞ Par ailleurs, les décrets relatifs aux infrastructures ferroviaires portuaires suscitent un transfert de responsabilité de Réseau Ferré de France (RFF) vers les ports. Cette nécessité appelle des réflexions sur des opérateurs ferroviaires qui auraient en charge à la fois la desserte et la maintenance du réseau ferroviaire sur emprise portuaire. A terme et sous certaines conditions, ces OFP particuliers pourraient opérer sur des short lines et sortir de leur réseau portuaire. La récente création, en décembre 2009, d'un OFP sur le Grand Port Maritime de la Rochelle témoigne de la faisabilité de telle solution.
- ☞ Au-delà des OFP, des solutions inter ou multimodales pourraient également répondre à l'enjeu de la desserte ferroviaire des territoires et permettre d'ouvrir la clientèle aux entreprises non embranchées. C'est un enjeu majeur en Bretagne, territoire qui n'est qu'en partie embranché et embranchable compte tenu de sa configuration géographique et économique et de la configuration du réseau ferroviaire.

4. Les infrastructures ferroviaires en Bretagne (infrastructures et services)

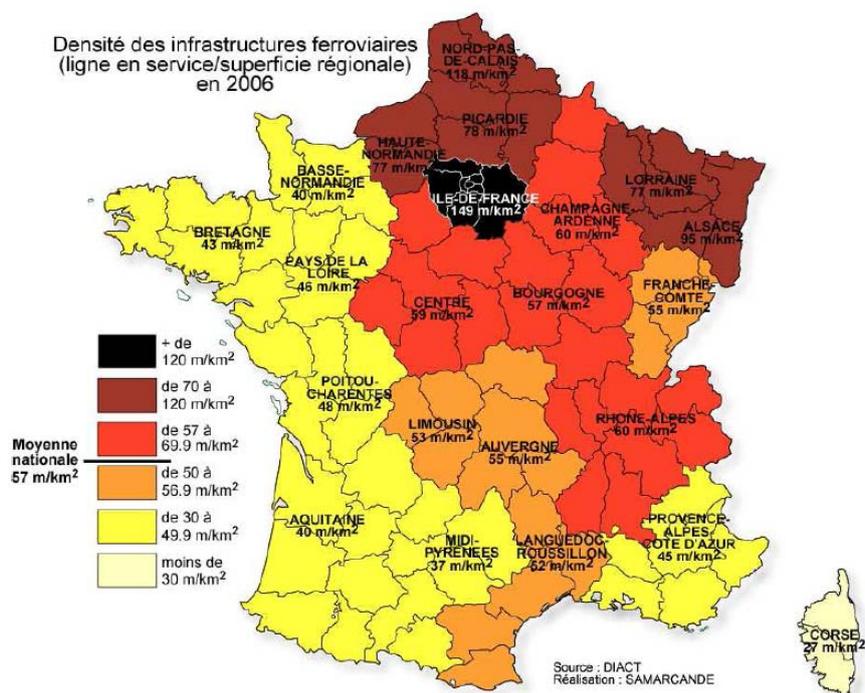
4.1. Densité des infrastructures et leurs usages

La densité ferroviaire de la France est très inégale selon les régions. Elle oscille entre 149 mètres par km² et 37 m par km² avec une moyenne s'établissant à 57m par km².

L'Ouest de la France, de la Basse-Normandie à Midi-Pyrénées, est sous-équipé par rapport à l'est du pays.

Au cœur de cette France de l'ouest, **la Bretagne est la quatrième région la plus faible au niveau de la densité des infrastructures** : 43 mètres de voie ferré par km². Elle est dans la moyenne de la partie ouest de la France qui connaît la plus faible densité ferroviaire du pays (avec PACA et la Corse).

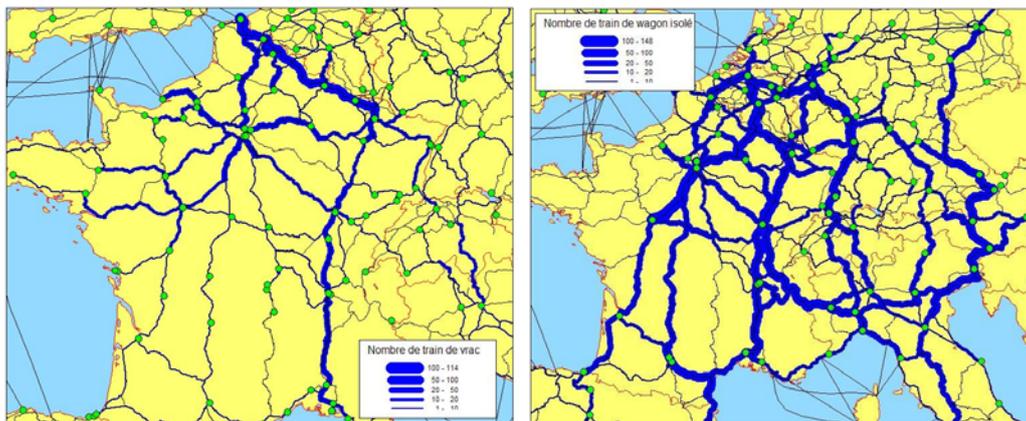
Cet indice ne présage cependant pas de la qualité des infrastructures (double voie ou voie unique, électrifié ou non).



Ce sous-équipement se combine à un usage très modeste du transport de marchandises par le mode ferroviaire. Il est difficile de conclure que la cause de cet usage réduit est la conséquence d'un manque de lignes car on remarque que des régions ayant une situation infrastructurelle comparable font de meilleurs résultats en termes de trafics par ligne (ex : Aquitaine, PACA, Poitou-Charentes). On remarque néanmoins que la situation péninsulaire de la Bretagne est inédite et que les régions citées précédemment sont incluses dans des corridors importants de flux, et donc privilégiées en matière de services ferroviaires.

Les cartes des trains fret en circulation sur le territoire illustrent bien la dynamique Est du pays. Sur les trains entiers (carte ci-dessous à gauche), les axes Centre-Bretagne et Centre-Pays de la Loire sont assez présents. Cela correspond notamment aux trafics de matières premières végétales pour la nutrition animale et l'automobile au départ de Rennes.

Sur les wagons isolés, les axes les plus utilisés sont sur le Bassin Parisien, la vallée du Rhône et le Nord et l'Est de la France. Des axes secondaires existent sur le sud-ouest vers l'Espagne notamment. La carte (ci-dessous à droite) est nettement en la défaveur de la Bretagne et de l'ouest français en général avec une quasi-absence de train de wagons isolés (de 1 à 10 par semaine). Cette carte datant de 2004 confirme les données de 2006 qui montraient une faiblesse du wagon isolé dans les gares de fret bretonnes.



Source : Reynaud C., Jiang F., 2004, *Scenario Fret*, Nestear, RFF, DTT

4.2. Un réseau inégal selon les territoires

4.2.1. Le réseau breton

La qualité du réseau ferroviaire est un pré-requis à une offre de qualité. Ce réseau est, en région, assez inégal et peu maillé (absence de dispositif sur le Centre Bretagne) mais dispose d'atouts certains :

- **une « étoile ferroviaire rennaise »** avec des lignes à 2 voies électrifiées (ainsi qu'un projet voyageur de LGV avec une mise en service en 2015) menant au sud et nord ouest de la Bretagne et au pôle malouin ;
- sur les mêmes caractéristiques techniques, **un pourtour sud et nord efficace entre Redon-Quimper et Rennes-Brest** ;
- **une ligne centrale Carhaix-Guingamp** certes techniquement faible (voie unique non électrifiée), mais suffisante pour les besoins locaux. La présence de CFTA, opérateur ferroviaire local sous-traitant de la SNCF sur cette ligne est un élément à notre sens favorable à la pérennité même si les trafics sont en baisse ;
- **une liaison efficace vers l'est de la France** (dont l'Île-de-France) ;
- **une bonne liaison vers le sud de la France** via Nantes.

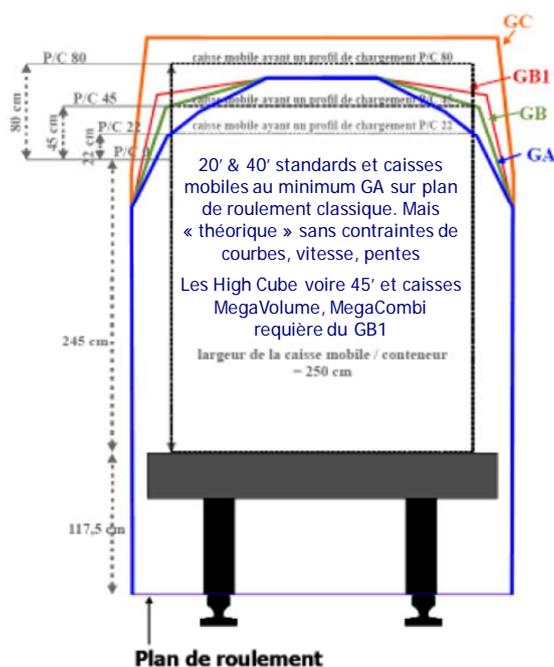
Les faiblesses notables sont de quatre ordres :

- victime de sa fréquentation accrue, **l'« étoile » rennaise est un espace de saturation de trafics**, en position d'entonnoir ;
- des limites existent également sur **Redon** : le site de Redon pourrait être une localisation pertinente pour un terminal conteneurs compte tenu des trois branches de son **étoile ferroviaire, irrigant Rennes, Quimper et Nantes**.

Cependant, la connexion à partir de **Saint Nazaire** est malaisée (nécessité de refouler à Savenay) ce qui **limite en partie l'intérêt de l'étoile**.

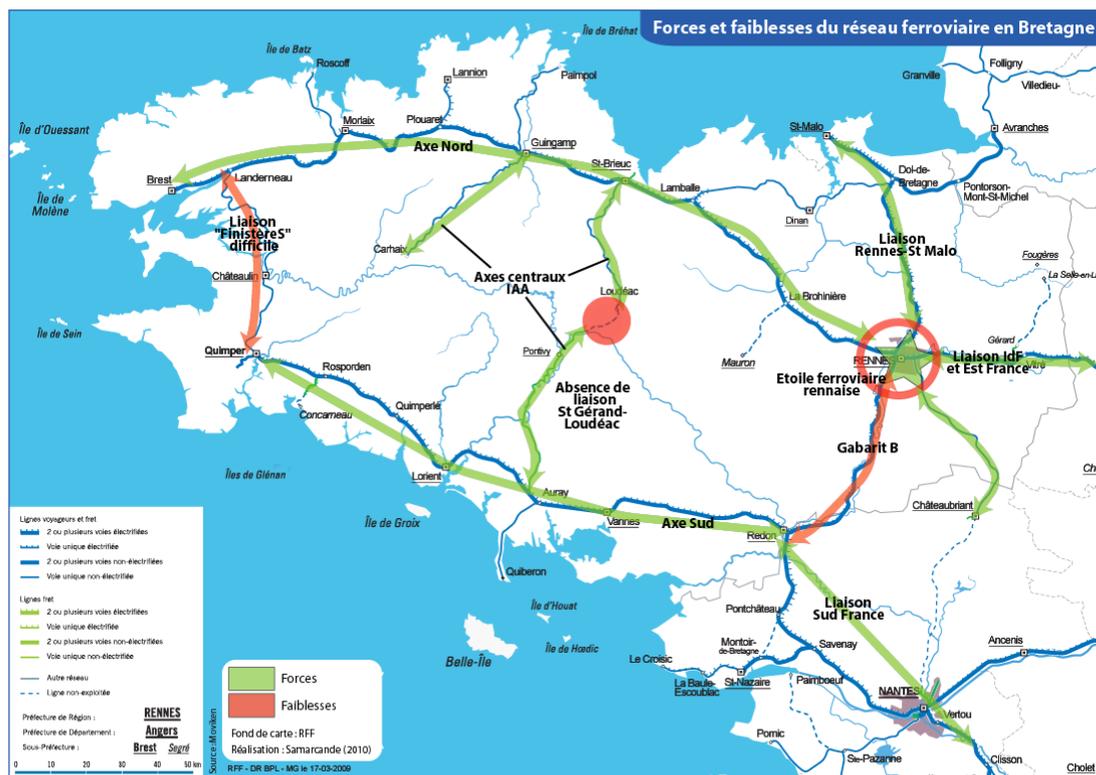
Par ailleurs la ligne est au gabarit B qui permet de traiter des conteneurs standards mais pas des conteneurs High Cubes (ou sur wagons surbaissés). Elle n'est pas au gabarit B+ permettant de faire passer une autoroute ferroviaire (ferrotage). **Le gabarit de l'autoroute ferroviaire n'est pas présent sur cette ligne ni pour ce qui concerne le gabarit haut, ni pour ce qui concerne le « gabarit bas autoroute ferroviaire ».** Plus globalement le développement d'une offre de ferrotage nécessiterait de dégager le gabarit bas certes entre Rennes et Redon, mais aussi sur l'ensemble des lignes des territoires bretons et ligériens.

Gabarits et caisses acceptables



Les tunnels entre Rennes et Redon font partie des éléments contraints de la ligne sachant qu'une reprise de gabarit pour ces derniers serait extrêmement onéreuse.

- **une ligne « Finistère » reliant Quimper à Brest difficilement empruntable pour des trafics fret** bloquant une complémentarité entre le sud et le nord Finistère ;
- **une absence de continuité sur la ligne Nord-Sud Auray-St Brieuc** pourtant une des plus stratégiques pour le fret ferroviaire (pour les importations de céréales), qui comme dans le cas précédent, empêche une complémentarité nord/sud Bretagne. La distance à remettre en service serait de moins de 10 kms.



4.2.2. Les ITE

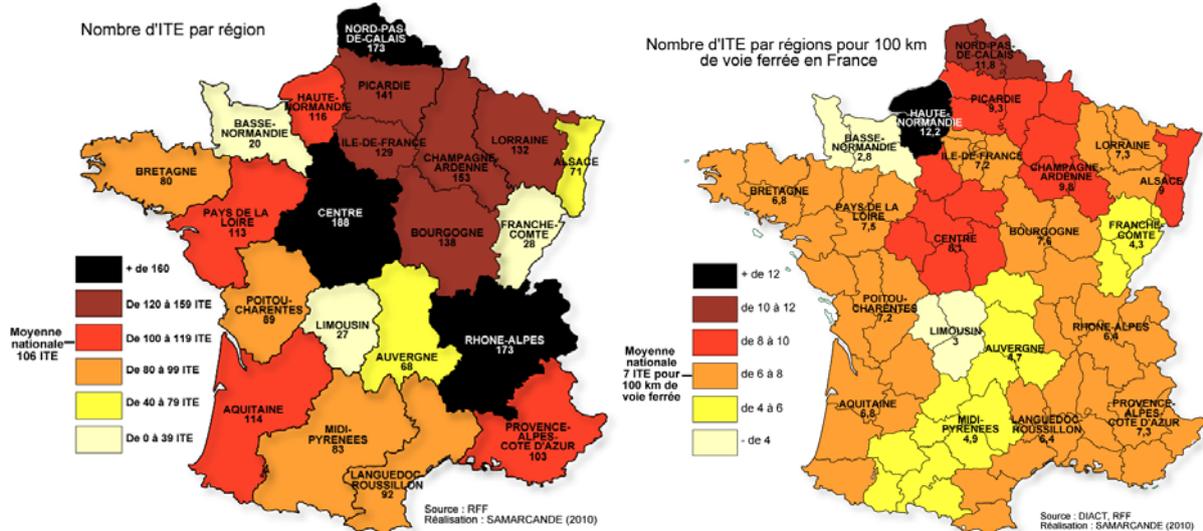
Une ITE (Installation Terminale Embranchée) est une installation ferroviaire destinée à desservir une usine, un entrepôt, une zone industrielle ou portuaire, pour les raccorder au réseau ferroviaire principal afin de permettre le transport des marchandises sans rupture de charge.

La localisation des ITE sur le territoire français est très disparate car ces équipements dépendent du tissu industriel, agricole et de distribution, de l'historique de leur implantation et de leur politique modale. Les régions les plus riches en ITE se situent majoritairement dans l'est du pays où ces trois activités sont les plus concentrées. **Les trois régions les plus équipées sont le Centre (pour les productions de céréales), le Nord-Pas-de-Calais (pour la sidérurgie et la distribution) ainsi que Rhône-Alpes (pour la chimie notamment).** Cinq autres régions du centre et de l'est sont bien représentées avec Picardie, Lorraine, Bourgogne, Ile-de-France et Champagne-Ardenne pour des profils productifs différents. L'ouest de la France est moins pourvu en ITE du fait d'activités moins consommatrices du mode ferroviaire. La Bretagne, avec 80 ITE sous convention RFF se situe sous la moyenne nationale par région¹⁹.

L'analyse du nombre d'ITE ramené au réseau (en kilomètres de voies), conduit à modifier certains constats. Toutefois l'est et le nord de la France restent les espaces les plus denses. La Haute-Normandie dispose de 12,2 ITE pour 100 kms de voie ferrée, Nord-Pas-de-Calais 11,8, et Centre, Picardie, Champagne-Ardenne et Alsace se situent entre 8 et 10 ITE pour 100 kms de voie.

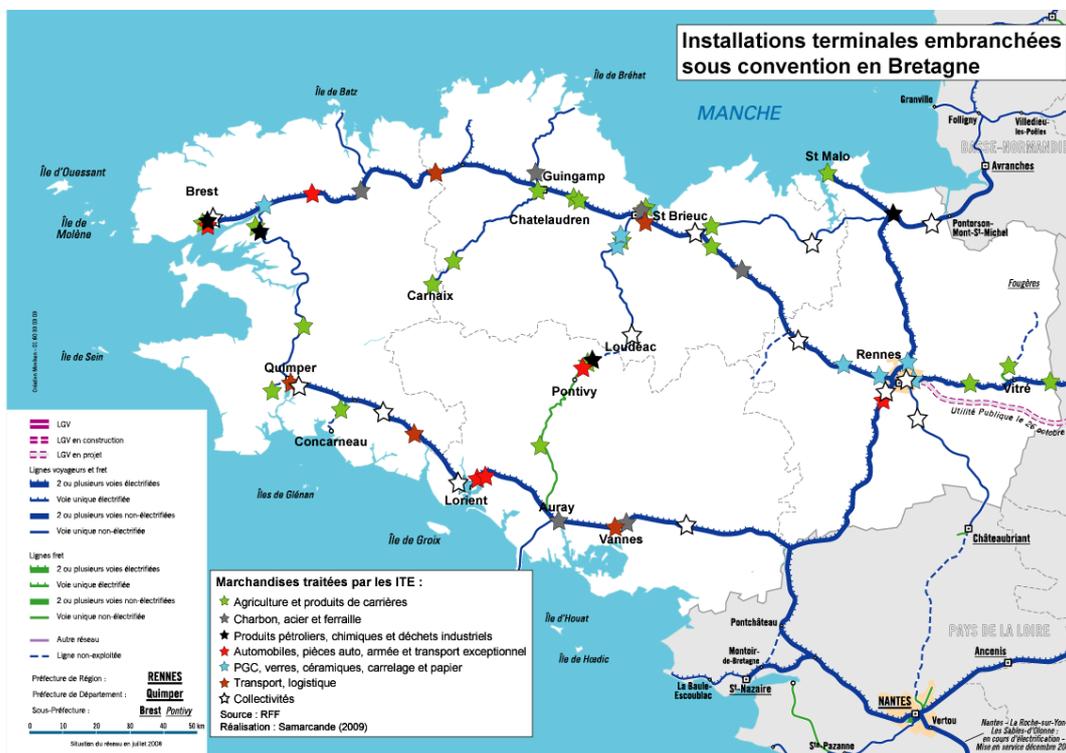
La Bretagne, avec 6,8 ITE pour 100 kms de voie, se situe dans la moyenne nationale, mais avec le plus faible rapport constatable sur la façade atlantique. Pour une région portuaire, généralement bien équipée en ITE du fait de l'activité ferroviaire importante sur ces espaces, elle connaît un certain retrait. Cependant, Languedoc-Roussillon et surtout la Basse-Normandie, malgré leurs ports, disposent également d'un rapport moindre que celui observé en Bretagne.

¹⁹ Source : document de référence et annexes RFF, les données qui permettent une comparaison nationale prennent en compte l'ensemble des ITE sous convention d'embranchement que celles-ci reçoivent ou non du trafic. Les données regroupent donc les ITE dites actives (au moins un wagon reçu dans l'année) et non active (pas de trafic). Les données ne prennent par ailleurs pas en compte les «sous-embranchements».



Les cartes prennent en compte l'ensemble des ITE sous convention d'embranchement. Elles ne tiennent pas compte des trafics reçus sur ces ITE et donc de leur caractère actif (actif signifiant au moins un wagon reçu dans l'année). Elles ne prennent par ailleurs pas en compte (comme les données qui suivent d'ailleurs) les éventuels sous-embranchements.

Sur les 80 ITE bretonnes sous convention RFF, 46 sont actives. Elles correspondent à des sites d'entreprises traitant les marchandises les plus ferroviarisées de la région : les IAA (matière première végétales pour la nutrition animale) et les carrières. De plus, un certain nombre d'ITE sont la propriété de communes (Châteaubriant, Montauban, Quimper, Vannes, Pleine-Fougères, Loudéac, Landivisiau, St Jacques-de-la-Lande), d'intercommunalités (Lorient, Pontivy, Dinan) et de concessions ou CCI portuaires, ce qui montre la volonté des collectivités locales de voir le fer se développer.



Source : RFF, réalisation Samarcande



ITE stockage céréales à Montauban



ITE Distribution Boissons à St Méen

On retrouve ces ITE à l'est de Rennes, dans le nord de la région et le centre. Ensuite, des pôles diversifiés sont présents autour des agglomérations de Rennes, Brest, Lorient, Quimper et Vannes.

4.3. Des projets d'amélioration du réseau régional : initiatives du Conseil Régional, Plan Ferroviaire breton et CPER

Via le CPER (Contrat de Projet Etat-Région), les conseils régionaux sont des acteurs fondamentaux de l'amélioration des infrastructures ferroviaires. Leurs compétences en matière de transports de voyageurs se répercutent sur le fret ferroviaire (amélioration techniques pour la capacité des voies, cadencement des TER,...).

Le Conseil Régional de Bretagne, au sein de son CPER 2007-2013, marque une volonté de développement de son trafic de marchandises par le mode ferré avec la volonté de « réaliser des opérations destinées à promouvoir le développement du fret notamment en Centre Bretagne dans le domaine de l'agro alimentaire. Il s'agira également de relier au fer les zones logistiques en projet ».

On retrouve un objectif pour l'amélioration des voiries à travers l'Objectif 1 avec un soutien à l'investissement pour la **LGV Bretagne-Pays de la Loire** à hauteur de 67 millions d'euros en plus d'une amélioration significative des voies vers Brest et Quimper pour 300 millions d'euros afin de mettre le Finistère nord et sud à 3 heures de Paris ; ce qui **libèrera des sillons sur la ligne classique**. Cette amélioration importante de l'infrastructure pourra avoir des répercussions sur la qualité de service du fret en même temps que pour le voyageur (première cible).

L'objectif 2 souhaite favoriser l'intermodalité et les modes alternatifs à la route, 17 millions d'euros pour les dessertes de fret dont l'amélioration de l'axe Nord-Sud, l'aménagement de la ligne Mauron-La Brohinière (mise en service en 2009) et la desserte ferroviaire de la zone logistique de Chateaubourg (finalement abandonnée).

Les propositions pour un Plan Ferroviaire breton de 2008 confirment ces engagements de la part du Conseil Régional en apportant certaines précisions sur :

- les travaux à effectuer pour réaliser l'objectif 1 du CPER (voir carte ci-dessous)
- l'axe Nord-Sud avec les travaux sur la section nord (« simplifier le fonctionnement de la gare de St Brieuc par une adaptation du cantonnement pour augmenter les capacités en ligne entre la gare de St Brieuc et la ZI des Châtelets) et sur la section sud (« objectif de permettre une vitesse de 80 km/h (...), de supprimer les points noirs (...), de pérenniser cette ligne (...) avec des travaux de remise en état des viaducs de St Adrien et de St Nicolas des Eaux, la reprise de l'armement de la voie en double-champignon) et à terme de recréer la jonction entre les deux portions.
- Sur la modernisation et la réouverture de la ligne de fret ferroviaire Mauron/La Brohinière, précision des acteurs engagés et des travaux.

5. Les enjeux du transport ferroviaire pour l'économie bretonne

De toute évidence, la Bretagne est absente des grands projets ferroviaires nationaux. Cela ne signifie pas, à notre sens, que des opportunités et projets ne peuvent pas se développer.

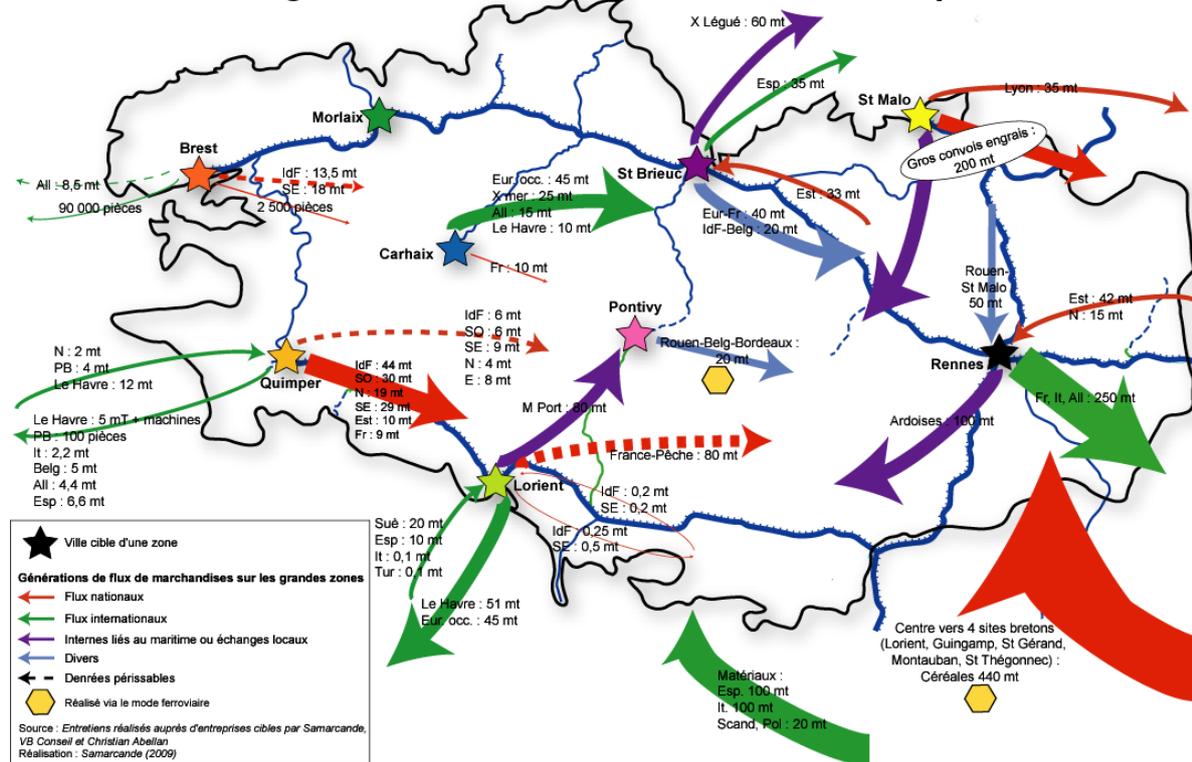
Mais cela impose qu'ils soient portés par des acteurs régionaux, institutionnels mais également futurs clients et opérateurs de ces projets.

Les entretiens réalisés avec des entreprises régionales montrent que des attentes existent.

Quarante-six entreprises ont été interrogées lors du deuxième semestre 2009 dans les domaines du transport, de la nutrition animale, des matériaux de construction et carrières, de la sidérurgie-métallurgie, du plastique, de l'agroalimentaire et de la grande distribution. Ces entreprises ont été sélectionnées sur la base d'entretiens préalables avec les CCI de la région. Les entretiens menés avaient pour base les pratiques de transports réalisés et leur opinion sur le mode ferroviaire.

L'addition des flux (de natures très différentes) a pu permettre de réaliser une cartographie synthétique mettant en avant les grands pôles générant des trafics de marchandises. La carte suivante ne se veut pas une représentation exacte des flux de marchandises bretons mais une photographie à un instant précis sur des entreprises ciblées.

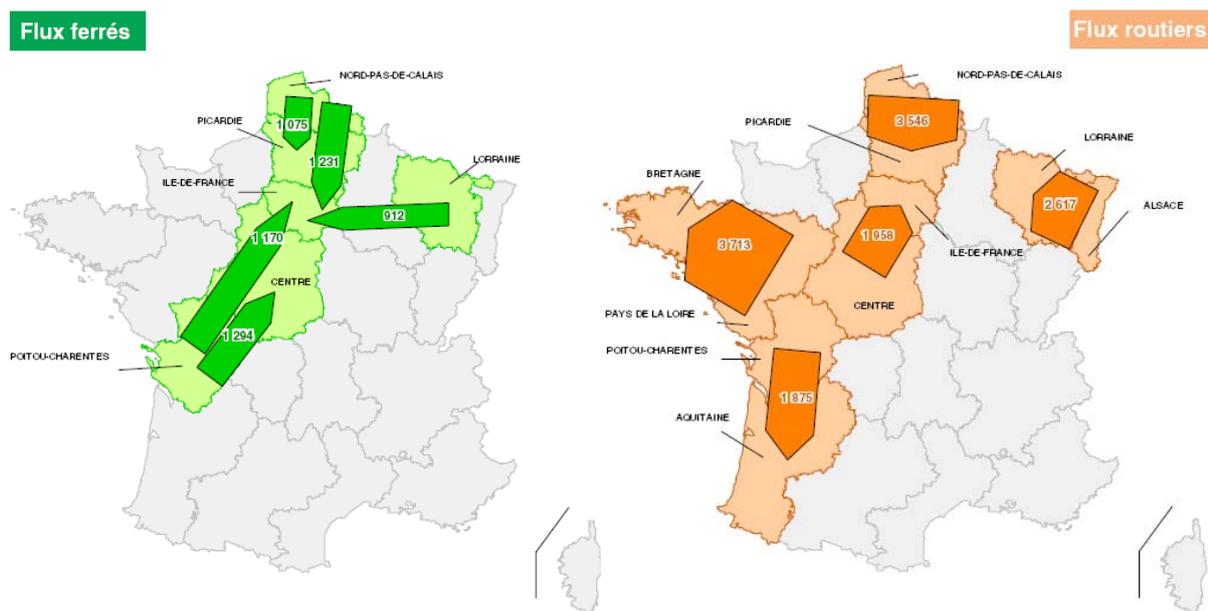
Trafics ferroviaires et potentiels de trafics ferroviarisables en Bretagne détectés lors des entretiens avec les entreprises (2009)



5.1. Les matériaux de construction

Le secteur des matériaux est celui qui génère de loin le plus de flux de marchandises en France : près d'une tonne transportée sur deux relève de la seule nomenclature 6a de Sitram, les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction. Les volumes transportés vont de pair avec des besoins en granulats qui ne cessent par ailleurs d'augmenter (+12% en 4 ans entre 2002 et 2006). **La Bretagne génère le deuxième trafic routier français interrégional de matériaux de construction par route avec plus de 3 millions de tonnes en import de Pays de la Loire.**

Les cinq plus importants flux inter régionaux de minéraux et matériaux de construction en 2006 (chapitre 6 de la NST, en milliers de tonnes)



Source : SITRAM 2006

Production de valeur ajoutée dans la Construction

(en millions d'euros en 2008) source : INSEE

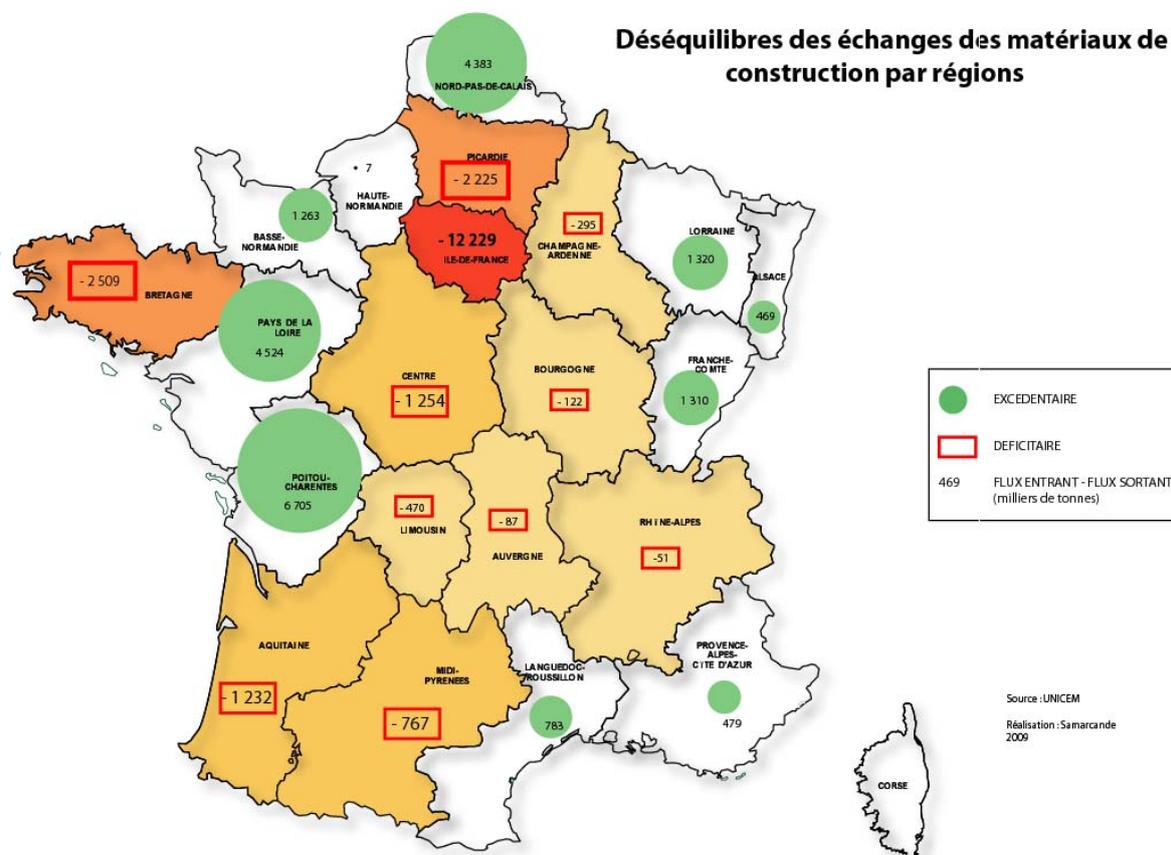
Classement	Région	VA	Classement	Région	VA
1	Île-de-France	20 732,0	12	Haute-Normandie	3 233,0
2	Rhône-Alpes	12 941,0	13	Alsace	3 208,0
3	PACA	8 908,0	14	Poitou-Charentes	3 169,0
4	Pays de la Loire	7 509,0	15	Bourgogne	3 000,0
5	Bretagne	6 716,0	16	Picardie	2 803,0
6	Aquitaine	6 539,0	17	Basse-Normandie	2 786,0
7	Midi-Pyrénées	6 022,0	18	Auvergne	2 392,0
8	Nord - Pas-de-Calais	5 782,0	19	Champagne-Ardenne	2 169,0
9	Centre	4 624,0	20	Franche-Comté	1 940,0
10	Languedoc-Roussillon	4 584,0	21	Limousin	1 366,0
11	Lorraine	3 613,0	22	Corse	735,0

Le secteur de la construction assure en Bretagne 9% de la VA régionale avec 6 716 millions d'euros. Il s'agit du **premier secteur de VA productive²⁰ avec 35% des VA**. Ce chiffre est supérieur à la moyenne nationale qui est de 30% de la VA productive pour 7% de la VA totale qui est produite par le secteur de la construction. La Bretagne représente 6% de la VA des activités de la construction nationale, en rapport avec sa population (5% de la population nationale en 2009).

La Bretagne est également la deuxième région la plus déficitaire en matériaux de construction avec 2,5 millions de tonnes, après l'Île-de-France (-12,2 millions de tonnes). Ses

²⁰ VA productive comprenant les secteurs primaires et secondaires dont la construction. En Bretagne, il est de 19 223 millions d'euros, soit 25,6% de la VA régionale totale. En France, il est de 388 109 millions d'euros, soit 23% de la VA nationale totale.

approvisionnements proviennent pour la majorité des régions voisines excédentaires (Pays de la Loire, Basse-Normandie, voire Poitou-Charentes). Ce déficit régional est en partie comblé grâce aux importations de granulats marins et aux roches massives concassées.



Les trafics ferroviaires observés sur ces marchandises proviennent de Basse-Normandie (60 000 T), Poitou-Charentes (15 000 T) et de Bourgogne (10 000 T). Aucune tonne n'est transportée par le mode ferroviaire depuis les Pays de la Loire.

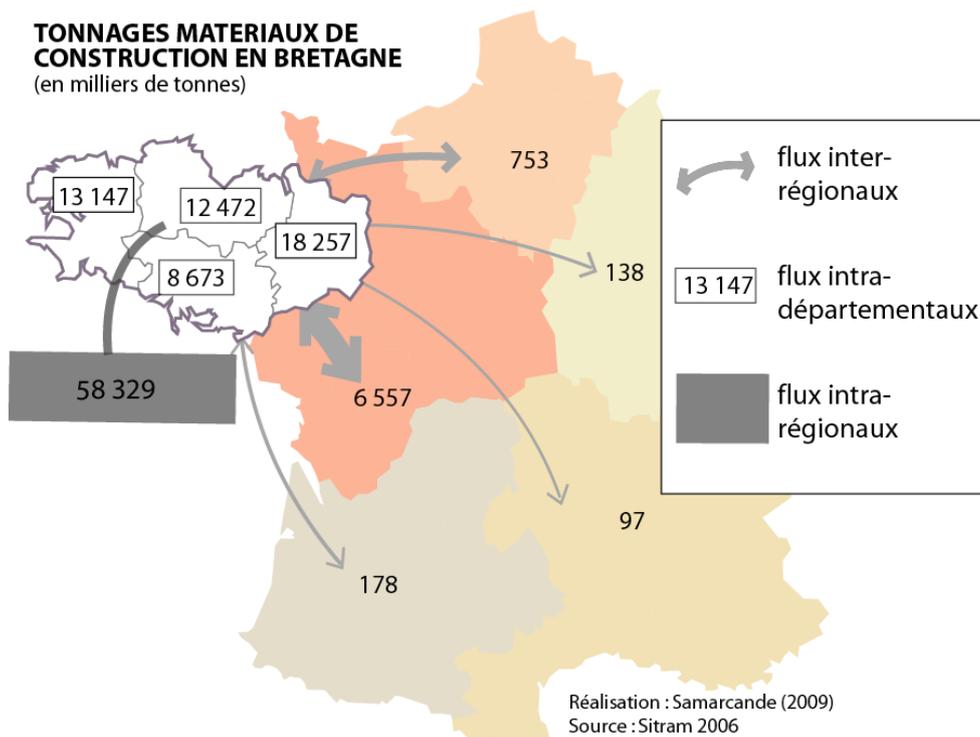
La Bretagne n'abrite par ailleurs pas de très grosse(s) carrières(s) comme les carrières du boulonnais dans le nord de la France ou les carrières de Thouars dans les Deux-Sèvres.

Les 180 carrières locales sont de tailles très variables allant de 2 millions à 20 000 tonnes d'extraction (moyenne de 200 000 tonnes). **La compétitivité du ferroviaire est faible aujourd'hui pour deux raisons :**

- Les carrières et les destinataires sont peu embranchés (sauf les Carrières des Lacs par exemple) alors que beaucoup l'étaient autrefois (Kaolin à Ploemeur, Pleyber à St Christ) ou avaient des installations en gares (Soka à Yffiniac) ;
- Le prix des granulats bretons est faible ; ces produits ne supportent donc pas de coûts de transport importants : « une tonne de granulat à Rennes coûte trois fois moins cher qu'à Paris »²¹.

Outre les importations interrégionales, les flux les plus importants se situent au niveau local/régional. Ils représentent 88% des transports de matériaux, pour 58 millions de tonnes. Les trafics intra départementaux sont aussi forts avec 52,5 millions de tonnes. Cette caractéristique très spécifique de cette catégorie de marchandises peut amener à penser que des **pistes de réflexions sont à mener sur des « short-lines » ferroviaires** pour des flux au sein même de la Bretagne ou avec des territoires limitrophes.

²¹ Lafarge Granulats Ouest



Les ateliers mis en place par la CRCI Bretagne en Janvier 2010 avec la présence d'acteurs du secteur ont fait apparaître deux traits saillants :

- Une absence de réflexions ou des réflexions peu matures sur la question de plates-formes de regroupement des granulats au plus près des chantiers, notamment pour les granulats importés (qui pourraient donc générer des trafics courtes distance massifiés),
- Une situation concurrentielle du secteur encore peu propice à des schémas de mutualisations même si certains acteurs pensent que cette logique pourrait prévaloir à terme.

Les acteurs du secteur ont conscience que le transport ferroviaire pourrait, dans les années à venir, devenir un mode cohérent et compétitif d'acheminement intra régional des marchandises. En ce sens, ils souhaitent que soient conservées les possibilités de redéploiement du fer pour l'avenir en entretenant au moins à minima : les ITE existantes et les voies ferrées menant à des lieux stratégiques du secteur dans les carrières de roches et granulats marins et près des agglomérations où les dynamiques de construction sont fortes.

Les ateliers semblent toutefois avoir débouché sur des prises de contacts entre acteurs allant dans le sens d'un recours plus important au fer ou d'une réflexion en la matière.

5.2. La Grande Distribution et la boisson

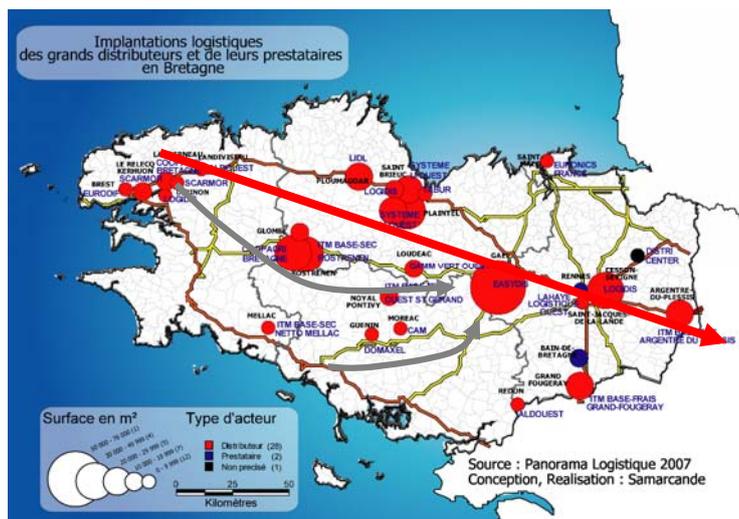
La grande distribution est un secteur qui illustre l'émergence de la logistique comme composante de la stratégie des entreprises. L'intérêt pour ce secteur tient en outre au fait que :

- la grande distribution représente une part considérable du commerce de détail,
- les grands distributeurs sont, au travers de leurs plates-formes logistiques (internalisées ou externalisées), des acteurs logistiques majeurs maîtrisant des millions de m² de surface d'entreposage,
- la logistique de la grande distribution se structure à l'échelle régionale et joue un rôle important dans la structuration logistique des territoires,
- l'élaboration de puissantes stratégies et architectures logistiques a été, sur ce secteur, un outil de maîtrise et de captation du canal de distribution,

- enfin, la logistique de la grande distribution est significative du passage d'une démarche de « coopération conflictuelle » à des logistiques plus collaboratives.

Les acteurs majeurs sont présents dans la région historiquement dominée par Leclerc et Intermarché. Rennes et St Brieuc sont les deux pôles dominants dans la région. Quelques installations isolées sont implantées à Carhaix, Brest ou dans le Morbihan.

Une reconcentration des sites logistiques semble s'initier. Le mouvement le plus important a été celui opéré par Easydis avec son implantation sur Gaël.



Le tissu des entrepôts de la distribution a évolué dans la région avec des fermetures d'entrepôts (ex : Easydis à Lanester, une partie de Super U à Ploufragan) et des créations (ex : Kuehne+Nagel à St Méen-le-Grand).

De manière générale, les grands distributeurs sont attentifs aux modes alternatifs à la route, souhaitent s'implanter sur des sites embranchés et utilisent partiellement le ferroviaire (conventionnel ou transport combiné). Les stratégies modales sont toutefois assez disparates d'une enseigne à l'autre.

Si certains groupes sont utilisateurs du fer, l'enjeu du coût demeure un paramètre principal dans la prescription modale.

Au-delà des stratégies modales génériques la baisse du recours au fer est en partie liée au fait que tous les sites fournisseurs ne sont pas embranchés, de même que tous les entrepôts ne sont pas directement connectés au fer. En Bretagne, Intermarché est par exemple peu équipé (voir Rostrenen) ; au contraire, Système U, Casino et E. Leclerc le sont.

Traditionnellement, les eaux minérales et boissons figurent parmi les produits les plus utilisateurs du fer dans la grande distribution. Mais ce secteur a connu une grande évolution lorsque les soucieux ont mis en œuvre des schémas leur permettant de massifier en interne (via des plates-formes) et d'utiliser des trains entiers à la place des wagons isolés. Ils ont, dans ce cadre, repris la maîtrise des transports et de la prescription modale.

Le transport combiné pourrait constituer une opportunité de déploiement du fer sur cette filière en autorisant des seuils de massification nettement plus faible. De manière générale les grands Distributeurs et industriels des Biens de Grande Consommation sont utilisateur du transport combiné rail-route (bières, lessives,...).

5.3. Les Industries Agroalimentaires

Les industries de l'agroalimentaire constituent une filière majeure dans la région. Deuxième région française avec 3 294 millions d'euros de valeur ajoutée dans ce secteur derrière l'Ile-de-France (3 499 millions d'euros), elle constitue 4,4% de la VA régionale totale et 17,1% de la VA productive, soit la première filière productive de la région après la construction. Au niveau national, ces rapports sont plus de deux fois moindres.

La région produit 10% de la VA des IAA françaises. Sa population ne représentant que 5% de la population française totale, la région fabrique des produits agroalimentaires pour une grande partie à l'extrarégional.

Production de valeur ajoutée dans les IAA

(en millions d'euros en 2008) source : INSEE

Classement	Région	VA	Classement	Région	VA
1	Île-de-France	3 499,0	12	Midi-Pyrénées	1 199,0
2	Bretagne	3 294,0	13	Poitou-Charentes	1 176,0
3	Pays de la Loire	2 854,0	14	Basse-Normandie	1 111,0
4	Rhône-Alpes	2 576,0	15	Languedoc-Roussillon	887,0
5	Nord-Pas-de-Calais	2 280,0	16	Lorraine	886,0
6	Champagne-Ardenne	1 616,0	17	Auvergne	865,0
7	Alsace	1 615,0	18	Haute-Normandie	845,0
8	PACA	1 593,0	19	Bourgogne	770,0
9	Aquitaine	1 554,0	20	Franche-Comté	568,0
10	Picardie	1 276,0	21	Limousin	379,0
11	Centre	1 208,0	22	Corse	97,0

En termes d'emplois, la filière emploie 58 819 salariés pour 2 877 sites. Cela représente 3,8% des établissements de la région pour 7,2% des emplois totaux, pour un peu moins d'un quart des emplois productifs. Il s'agit de la première filière industrielle en Bretagne pour les emplois.

La structure des établissements des IAA est composée à 53% d'entreprises de 1 à 4 salariés. **Les entreprises de plus de 50 salariés ne représentent que 7,7% des établissements du secteur pour 221 sites.** Cela préfigure des établissements de taille très modeste et difficilement captables par le fret ferroviaire du fait de productions de volumes faibles.

Leur localisation sur la région Bretagne est très équilibrée du fait des spécialités de chaque pays (l'élevage en Centre Bretagne, un axe sud diversifié autour de la pêche, la viande et des fruits et légumes, et un pôle rennais sur la viande et les laiteries).

Pour les entreprises bretonnes de l'agroalimentaire, le transport est un enjeu essentiel car il est un facteur de la compétitivité du secteur. **Actuellement, la part du transport dans le coût de revient du secteur est de 7 à 8%** (ABEA) et il existe une crainte forte due aux contraintes futures de taxe carbone malgré une exonération de 25% pour les transports dans la région.

Pour répondre à ces enjeux, **des actions de mutualisation s'organisent au sein de cette filière** sur les achats avec des groupements d'achats (ex : maîtres salaisoniers bretons) et **des réflexions sont en cours** pour l'export en Ouest-Cornouaille porté par Hénaff notamment.

Ces chaînes sont aujourd'hui fortement structurées par la grande distribution qui achète la majorité des productions et fixe les modalités de livraison. La maîtrise de transport est donc en sorties largement gérée par la grande distribution, externe à la région. Les grossistes sont néanmoins encore bien présents, notamment Rungis.

Pour ces acteurs, la logique ferroviaire est peu intégrée car le transport routier parvient à répondre localement aux demandes à des prix compétitifs. De plus, les contraintes et délais très forts émis par la grande distribution dans le cadre des livraisons, du fait de la périssabilité des produits, ne permettent pas aux entreprises locales de livrer avec retard les plates-formes de leurs clients.

Les demandes très disparates, les lots faibles des acteurs de cette filière et des destinations diversifiées accentuent les difficultés de captation pour le transport combiné.

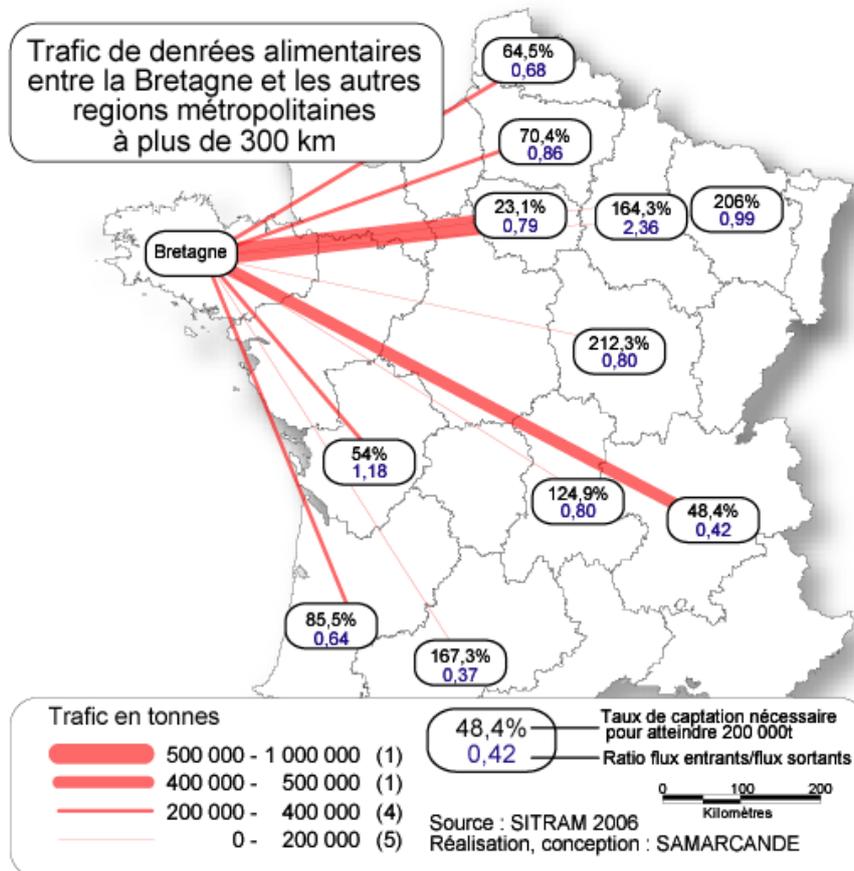
Pour exemple, lors des entretiens réalisés dans le cadre de l'étude présente, trois espaces disposent de flux agroalimentaires importants comme l'Ouest-Cornouaille (29 000 tonnes sur cinq régions) Lorient (la pêche avec 80 000 tonnes sur toute la France) et Brest (31 500 tonnes sur deux régions) rendent difficiles l'usage du mode ferroviaire sans concentration au préalable des envois.

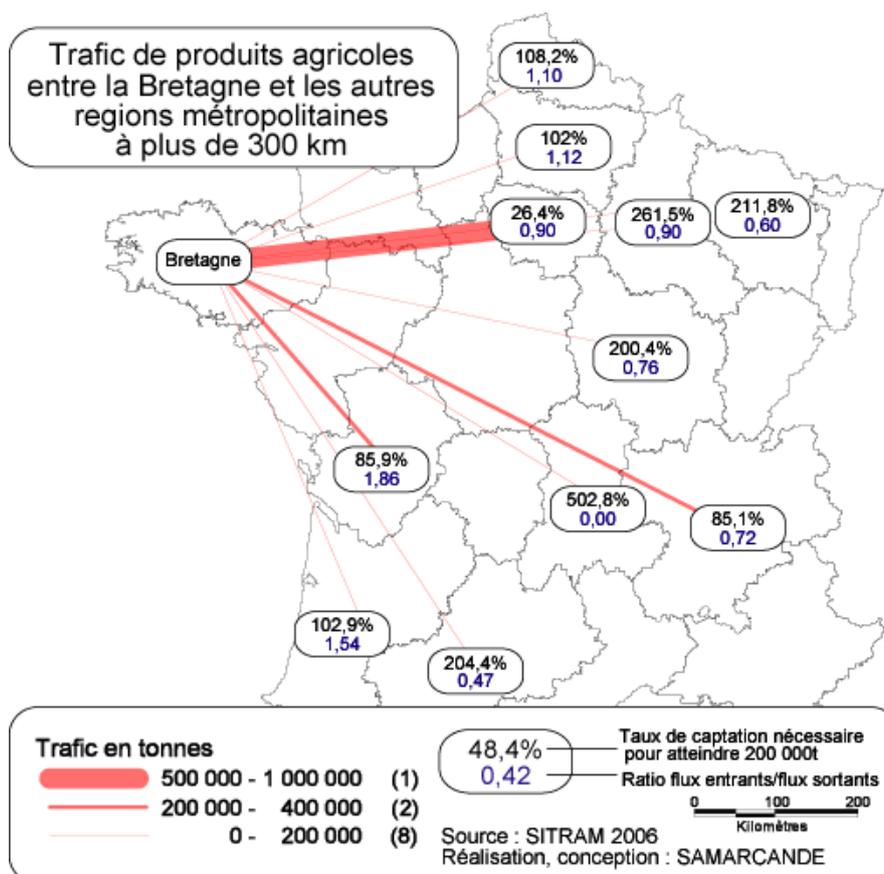
Cependant, **dans les zones les plus excentrées de la région, dans le Finistère et l'ouest du Morbihan notamment, des entreprises peuvent éprouver des difficultés à disposer de camions à certains moments de la semaine** (le vendredi notamment ou encore lors des grandes périodes estivales). En effet, les transporteurs ayant peine à trouver des marchandises en aller ou en

retour dans ces zones et donc des services triangulaires plus compliqués, ceux-ci peuvent hésiter à desservir ces espaces. Bien que les transporteurs régionaux maîtrisent une bonne part des expéditions de la filière, ces difficultés se font de plus en plus sentir.

Les solutions multi ou intermodales conjuguant une utilisation de la route pour la distribution (dernier kilomètre) et le fer pour la longue distance pourraient fournir des opportunités à ce secteur. Il n'est donc pas étonnant de constater un intérêt global des industriels de la filière pour le ferroviaire, l'implication directe de certains d'entre eux dans l'opérateur Combiwest, l'implication indirecte dans le projet de transport combiné rail-route de/vers Lyon que porte cet opérateur et, enfin, l'engagement de certains transporteurs routiers travaillant avec les industriels de la filière (notamment pour des produits frais).

La carte qui suit présente le potentiel combinable breton sur les denrées alimentaires et les produits agricoles (dont fruits&légumes).





Trafics de denrées alimentaires entre la Bretagne et les autres régions métropolitaines à plus de 300 km (données Sitram, 2006)

Decomposition par sous section du trafic de denrées alimentaires

Region	Total (tonnes)	Boissons		Denrées alim periss		Denrées alim non periss		Nourriture animaux	
		Tonnes	% du Total	Tonnes	% du Total	Tonnes	% du Total	Tonnes	% du Total
Ile de France	867 294	48 251	6%	330 059	38%	76 180	9%	121 713	14%
Picardie	284 174	n.c	n.c	140 432	49%	n.c	n.c	49 865	18%
Nord Pas de Calais	309 943	n.c	n.c	134 436	43%	n.c	n.c	58 632	19%
Rhone Alpes	412 899	n.c	n.c	235 248	57%	n.c	n.c	n.c	n.c
Poitou Charentes	370 414	n.c	n.c	174 223	47%	n.c	n.c	77 893	21%
Aquitaine	233 804	n.c	n.c	93 780	40%	n.c	n.c	n.c	n.c

Trafics de produits agricoles entre la Bretagne et les autres régions métropolitaines à plus de 300 km (données Sitram, 2006)

Décomposition par sous section du trafic de produits agricoles

Région	Total (tonnes)	Fruits et légumes frais ou congelés	
		Tonnes	% du Total
Ile de France	758 144	686704	91%
Rhône Alpes	235 067	170850	73%
Poitou Charentes	232 931	101 431	44%

Les données statistiques montrent un potentiel important sur l'Ile de France permettant d'atteindre des taux de captation réalistes ; la difficulté résidant, sur l'Ile de France dans la distance relativement courte (la distance dépendant également du point de départ/arrivée en Bretagne). Des potentiels attractifs existent également sur d'autres relations, à plus longue distance, notamment de-vers Lyon mais avec un besoin, au regard des données statistiques, de consolidation avec d'autres produits.

Méthodologie de calcul du potentiel combinable

Le potentiel combinable est calculé selon une logique de report modaux s'inscrivant dans les politiques de développement durable et de Grenelle de l'Environnement. Il repose donc sur les trafics actuellement réalisés par la route. Ces trafics sont ici pris en compte par catégorie de produits au sens de la Nomenclature Statistique.

L'hypothèse de référence est qu'il convient de disposer d'un trafic de 200 000 tonnes environ (après montée en puissance) pour rendre pérenne un service de transport combiné. Ces 200 000 tonnes sont obtenues de la manière suivante : **un train par jour et par sens sur 250 jours** annuellement et chaque train est chargé de 35 caisses X 12 tonnes en moyenne. Ces 200 000 tonnes sont le produit du « potentiel routier accessible x taux de captation » [taux de captation : $TC/(TC+potentiel)$].

Le taux de captation est traditionnellement estimé en France à environ 10 – 12 % (référence reprise dans la plupart des études sur ce sujet).

En conséquence ne sont conservées (avec un carré indiquant les taux de captation) que les relations pour lesquelles les taux de captation sont réalistes. Le taux de captation indique ce que doit capter le transport combiné pour atteindre 200 000 tonnes compte tenu du potentiel routier de départ.

5.4. Les autres produits manufacturés (biens de consommation, intermédiaires, d'équipement et automobiles)

Outre la construction et les IAA, d'autres filières sont présentes en Bretagne en plus ou moins grand nombre. **Les industries des biens intermédiaires et d'équipement représentent respectivement 24 et 23% de l'industrie régionale** (contre 36% pour les IAA). L'industrie automobile est aussi présente mais très ponctuellement sur le pôle rennais.

La Bretagne est la douzième région française au niveau de ces industries avec 5 822 millions d'euros de VA, soit 3,4% de la production nationale. La mise à l'écart des IAA, filière industrielle majeure de la région est la cause de cette situation nationale en retrait.

Production de valeur ajoutée dans les Autres Industries

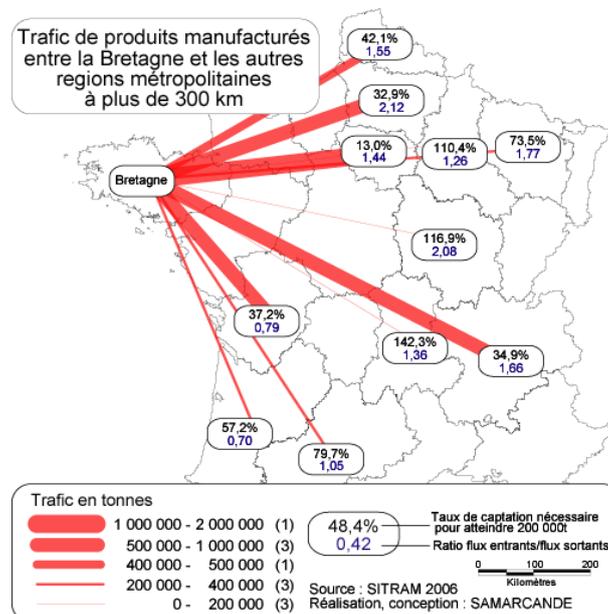
(en millions d'euros en 2008) source : INSEE

Classement	Région	VA	Classement	Région	VA
1	Île-de-France	33396	12	Bretagne	5822
2	Rhône-Alpes	22757	13	Picardie	5791
3	Nord - Pas-de-Calais	11414	14	Bourgogne	5425
4	Pays de la Loire	10561	15	Franche-Comté	4528
5	PACA	8807	16	Champagne-Ardenne	4031
6	Centre	8111	17	Poitou-Charentes	3989
7	Aquitaine	7208	18	Auvergne	3950
8	Lorraine	6932	19	Basse-Normandie	3384
9	Alsace	6806	20	Languedoc-Roussillon	2828
10	Haute-Normandie	6383	21	Limousin	1560
11	Midi-Pyrénées	6125	22	Corse	141

Les emplois générés par ces industries sont nombreux. **Ce sont 100 058 salariés qui sont employés dans ces secteurs au sein de 4 113 établissements. Ceci représente 13,5% de l'emploi total de la région pour 5,4% des établissements.** Sur les emplois productifs uniquement, 41,6% des emplois sont issus de ces industries pour 22,5% des établissements. La taille de ces établissements est plus importante que les deux secteurs productifs analysés précédemment. Les établissements de 1 à 4 salariés sont moins présents et ne représentent que 40,3% des sites. Les établissements de plus de 50 salariés sont au contraire beaucoup plus présents et composent 8,9% des sites, avec 21 établissements de plus de 500 employés.

A ce jour et en regard des entretiens réalisés, **le transport ferroviaire réside essentiellement dans ces secteurs dans la réception de wagons isolés** (ex : Chainarmor, SMB, SEMA, SBFM,...). Les trafics reçus sont négociés « franco » et sont en ce sens **dépendants des fournisseurs qui sont les véritables chargeurs qui gèrent et maîtrisent le mode de transport.** La prescription modale n'est pas majoritairement opérée dans la région mais par des établissements extérieurs bénéficiant encore aujourd'hui d'une technique ferroviaire, le lotissement, dont la pérennité est incertaine avec la future offre multilots/multiclients.

Là encore le transport combiné et plus globalement les solutions multimodales pourraient constituer une opportunité (qui ne résout toutefois pas la question de la maîtrise du transport par des entités extérieures à la région. La carte qui suit présente le potentiel et montre des volumes non négligeables pour des produits plus industriels mais également une nécessité de consolider ces trafics avec d'autres. Comme pour les produits agroalimentaires, le premier marché captable par le ferroviaire est l'Île-de-France mais avec la difficulté de distance déjà évoquée. D'autres régions apparaissent avec des taux de captation nécessaires pour atteindre 200 000 tonnes moins forts que les IAA comme la Picardie/Nord-Pas-de-Calais (33% et 42%) ou Rhône-Alpes (35%).

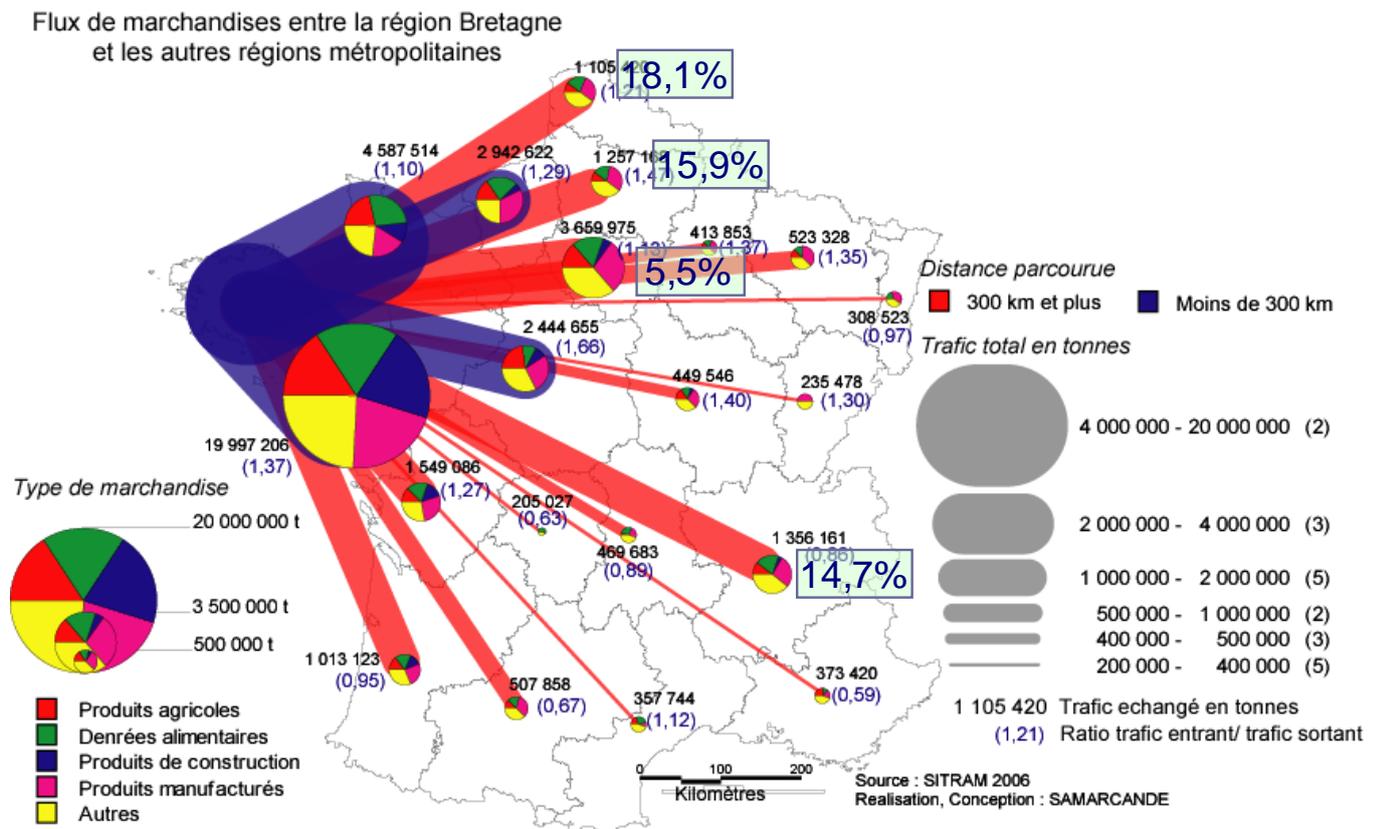


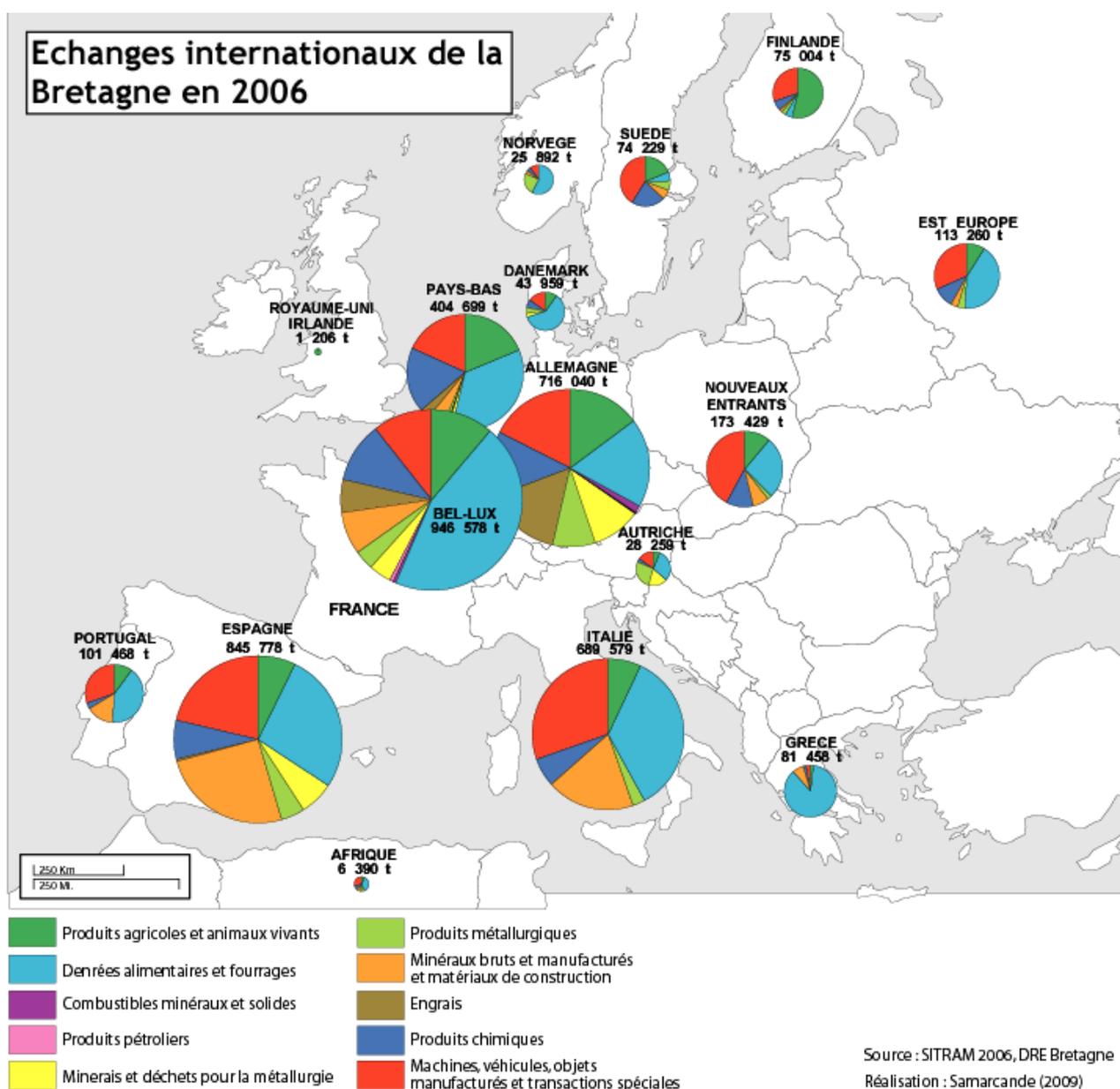
5.5. Le potentiel combinable

La méthodologie relative au calcul du potentiel combinable a été explicitée plus haut. Les cartes qui suivent présentent la consolidation des différents potentiels au niveau national et international.

Des potentiels importants existent sur les régions proches mais pour des distances qui sont, à ce jour, réputées hors seuil de rentabilité du transport combiné rail-route. Des opportunités fortes sont par ailleurs décelées sur :

- **Ile de France** (avec un taux de captation d'un peu plus de 5 % nécessaire pour atteindre un trafic combiné de 200 000 tonnes environ) mais en limite du seuil de compétitivité distance réputé à 500 km (en ce sens, une relation à partir de Rennes est en deçà du seuil tandis qu'une relation à partir de la zone de Morlaix apparaît en limite de ce seuil donc plus aisément captable) ;
- **Rhône Alpes** (avec un taux de captation d'un peu moins de 15 % nécessaire pour atteindre un trafic combiné de 200 000 tonnes environ), l'existence d'un potentiel pouvant permettre ensuite de prolonger sur **PACA** ;
- **Nord Pas de Calais** (avec un taux de captation d'un peu plus de 18 % nécessaire pour atteindre un trafic combiné de 200 000 tonnes environ) éventuellement couplé à Picardie voire à un prolongement sur le Benelux ;
- L'Alsace et la Lorraine, n'apparaissent pas dans l'analyse statistique.





Des potentiels notables sont également décelés sur :

- **Le Benelux** (potentiel de plus de 1 million de tonnes ; taux de captation de **13 %**)
- **Espagne** (taux de captation de 19 %)
- **Allemagne et Italie** (taux de captation de 22 %)

Ils renforcent la pertinence de relations sur Rhône Alpes et le Nord Pas de Calais avec des prolongements possibles sur l'étranger et pourraient donner une pertinence statistique à l'Est de la France.

Synthèse

L'analyse des besoins des différentes filières (exprimés ou potentiels) appellent des réflexions sur les produits ferroviaires susceptibles de répondre aux attentes : les wagons isolés, les trains entiers et les solutions intermodales de type transport combiné rail-route. Les éléments relatifs à ces solutions sont synthétisés ci-après en tenant compte également de l'évolution de la stratégie des opérateurs ferroviaires.

☞ Wagons Isolés :

Les trafics de wagons isolés sont faibles en Bretagne. Ils ne sont, qu'en partie maîtrisés par les acteurs bretons, les chargeurs (acteur qui paie le transport et détient la prescription) étant parfois situés à l'autre bout (fournisseur ou client).

Il n'apparaît pas de reconsolidations évidentes. Hors trafics particuliers (automobile ou matières dangereuses) il n'est pas apparu lors des entretiens de demandes pour des trafics susceptibles de constituer des fonds de cale.

Les besoins issus notamment de l'industrie agro-alimentaire (coopératives ou acteurs des fruits&légumes) qui ne seraient pas déjà captés par des trains entiers appellent plutôt des solutions multimodales incluant des approches routières vers un site de consolidation ou hôtels ferroviaires.

La nécessité de mutualiser des trafics pour atteindre, sur une relation, un seuil d'environ 200 000 tonnes suppose à notre sens que la démarche puisse s'appuyer sur des « solutions clientes » (solutions sur mesure pour des clients importants mais n'entrant pas dans le plan Multilots – Multiclients, solutions qui pourraient impliquer un tarif plus élevé qu'aujourd'hui). Il pourrait s'agir de solutions mises en œuvre pour des secteurs comme l'Automobile ou les produits dangereux.

Au regard des volumes actuels, de leur diffusion géographique, du faible nombre d'ITE en Bretagne, l'opérateur ferroviaire de proximité n'est pas, à notre sens, la solution prioritaire.

☞ Transport combiné :

A ce jour, il n'existe plus d'offre de transport combiné en Bretagne. Des potentiels apparaissent dans le cadre des analyses statistiques sur des produits alimentaires et agricoles et des produits industriels divers de/vers l'Île de France (en limite du seuil de compétitivité généralement fixé à 500 km), Rhône Alpes, Nord Pas de Calais voire l'Est français et ses prolongements possibles vers l'étranger.

Le transport combiné constitue une solution de reconsolidation de trafics diffus. Son développement va dans le sens d'un développement de l'intermodalité y compris comme solution alternative au fer conventionnel pour la captation des frets diffus (tendance qui semble s'affirmer au niveau national).

Il est une réponse pertinente compte tenu de la configuration du réseau breton, du tissu industriel en partie non embranchable et du faible nombre d'Installations Terminales Embranchées (ITE) sur le territoire régional (voire à l'autre bout). Un chantier existe, sur la plaine de Baud, des plates-formes se développent sur Saint Martin des Champs, Montauban voire Vitré. Le matériel existe même si des investissements en wagons ou caisses mobiles peuvent être nécessaires.

Il s'agit, à notre sens, d'un axe prioritaire de développement.

☞ Trains entiers :

Les trains entiers sont un produit phare des Entreprises Ferroviaires (EF). Ils sont le produit ferroviaire le plus performant en termes de délais et de compétitivité tarifaire (pas de rupture de charge). Ils supposent une ITE à chaque bout, de qualité. Des opportunités existent en Bretagne. Elles sont à notre sens de deux ordres. La captation de potentiels routiers très en intra-régional qui renvoient au rôle possible d'un OFP (Shortliner). Des segments pourraient être porteurs (compost, matériaux, granulats marins). Des recherches de massification sont à engager en intra-filières ou en intra-territoires par les acteurs de ces filières. Les processus de mise en place peuvent être longs car la captation de ces trafics n'est pas évidente. Cela demande une modification des pratiques ferroviaires et logistiques.

Une opportunité est constituée par les organisations multimodales rail-route de type Fercam²² permettant la massification et l'accès au fer pour des acteurs non embranchés. Des opportunités sont à transformer (Feedsim) ou à impulser (matériaux).

²² Les solutions multimodales de type Fercam se distinguent des organisations de type transport combiné. Dans les solutions de transport combiné la rupture de charge et le transfert rail-route sont supportés par le contenant : le conteneur ou la caisse mobile sans manipulation intermédiaire de la marchandise. Dans les organisations que nous appelons Fercam (terme SNCF) par souci de simplification la rupture de charge et le transfert modal appelle une manipulation de la marchandise (par exemple sur un quai ferroviaire, un silo, un entrepôt) donc une manipulation du contenu.

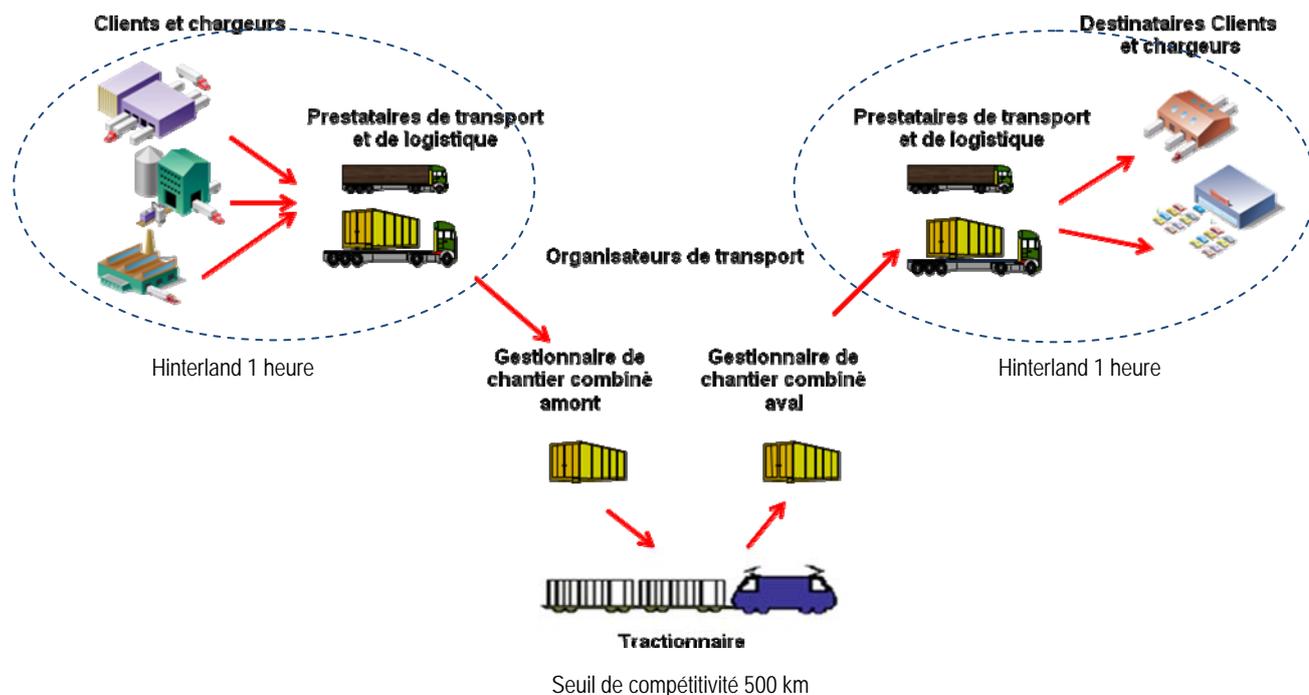
6. Les projets et les conditions de succès

6.1. Les conditions de succès par produit ferroviaire

6.1.1. Le transport combiné : les acteurs et paramètres de la compétitivité

Les acteurs du transport combiné sont divers et plus nombreux que dans une logique d'acheminement exclusivement routière de par la présence du segment ferroviaire impliquant un tractionnaire ferroviaire et un gestionnaire de chantier aux deux extrémités.

Parties prenantes dans la supply-chain du transport combiné



Dans les parties prenantes de la Supply Chain du transport combiné, nous pouvons distinguer :

- Les chargeurs ou clients : ils se sont progressivement recentrés sur leur cœur de métier et font généralement appel à des prestataires pour organiser et réaliser leur transport. Sous la pression permanente des marchés et de leurs propres clients, leurs objectifs sont simples : il s'agit de livrer leurs marchandises au meilleur coût dans les délais les plus appropriés et dans une qualité de service optimale ;
- Les prestataires de transport clients directs des opérateurs combiné. Ils possèdent en général leurs moyens propres de traction terrestre. Ils se nomment eux-mêmes organisateurs de transport dès lors qu'ils réalisent une activité qui dépasse la simple traction. Leur activité consiste alors à piloter les flux de leurs clients. Leur principale obsession est née des très faibles marges nettes de cette activité : il s'agit de l'optimisation des ressources techniques et humaines et la saturation des moyens techniques (utilisation 24/24, aller-retour, triangulaire, réduction des kms à vide,..). Sauf à ce que son activité soit très importante sur un trajet précis et régulier, il a peu de possibilité d'organiser seul une traction ferroviaire ;
- L'organisateur ou opérateur, grâce au développement de son réseau géographique d'experts, va permettre de cumuler les besoins de plusieurs prestataires, voire de plusieurs chargeurs, afin d'organiser d'éventuelles tractions ferroviaires à fréquences régulières. C'est lui qui s'assurera à destination, de la présence de prestataires capables de livrer dans les délais et la qualité impartis. Son rôle consistera également à sélectionner le tractionnaire ferroviaire et à réserver les sillons adéquats nécessaires à son activité. Enfin, il devra assurer la commercialisation de sa prestation auprès des transporteurs et autres chargeurs : en dehors de la recherche de prospect pour le développement de son activité, il assure également l'élaboration du tarif de bout en bout et la gestion administrative.

- Le rôle du tractionnaire ferroviaire est lié essentiellement à la gestion des ressources techniques et humaines lui permettant de réaliser sa prestation dans les meilleures conditions.

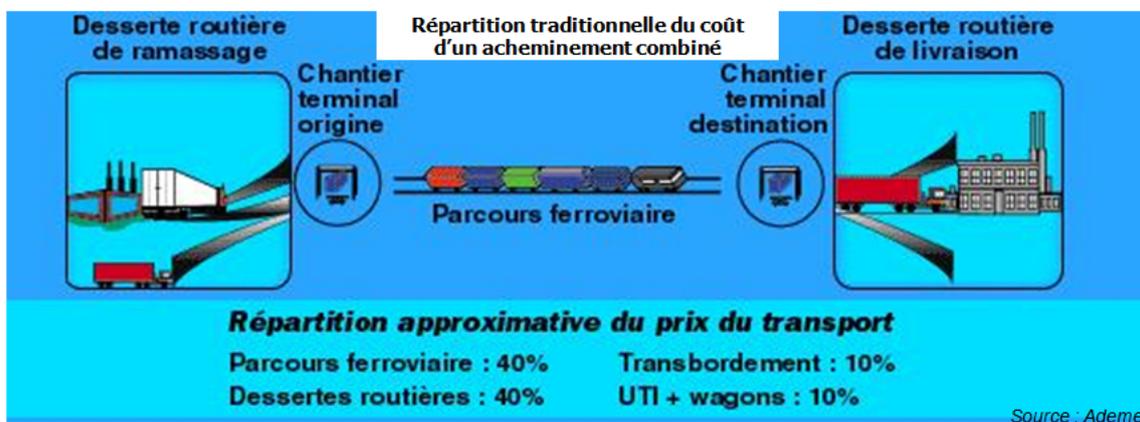
La pérennité de ce type de prestation passe par un nécessaire équilibre économique sur une ligne donnée. Il dépend de la régularité (fréquence du service, à l'idéal 5 à 6 jours hebdomadaires), de la qualité de la prestation (des heures de mise à disposition et de livraison des caisses respectées, qu'elles soient vides ou pleines) et de la saturation des moyens mis en œuvre permettant une traction massifiée et donc une baisse des coûts par caisse.

Ces bonnes pratiques mises en œuvre par l'organisateur exigent en retour un engagement ferme des clients, essentiellement transporteur. Ceux-ci doivent s'engager en priorité sur des remises régulières de caisses pleines pour une destination préétablie. Cet engagement peut prendre la forme d'un abonnement au sein d'un train (appelé « coupon »). En cas de quantité moindre que prévue livrée par l'abonné, celui-ci peut remettre sur le marché une part de son coupon à l'organisateur sans garantie de revente. Dans le cas contraire d'un besoin additionnel, il peut acquérir une quantité supplémentaire de moyens, sans garantie de les obtenir ou à un tarif éventuellement différent.

En règle générale, l'organisateur se réserve une petite flexibilité de moyens, en dehors de ceux prévus par les abonnements cumulés. Il peut ainsi répondre au besoin additionnel d'un client ou encore d'un prospect souhaitant tester la qualité de la prestation.

Pour le transport combiné, l'avantage de vendre des coupons aller-retour à des transporteurs et non directement à des chargeurs-producteurs ou distributeurs est que les premiers recherchent au maximum à équilibrer leurs relations pour remettre à disposition rapidement les caisses mobiles, ce dont les chargeurs souhaitent s'affranchir. Au pire, si conjoncturellement cela leur est impossible, ils sont en mesure de pouvoir effectuer des triangulaires.

La question de la qualité des chantiers est primordiale, car la qualité du traitement influe sur le coût de la prestation. On évalue à 10% le coût de la manutention sur chantier dans la chaîne globale du transport combiné. Le coût des wagons (location ou amortissement d'achat) et des UTI est évalué à 10%. Le parcours ferroviaire est évalué à 40%. Enfin, les coûts de dessertes routières pré et post chantiers représentent près de 40% du coût total.



6.1.2. Le wagon isolé et les OFP

La mise en œuvre du futur plan multilots/multiclients par Fret SNCF devrait se traduire par une forte diminution du wagon isolé en zone diffuse. Pour pallier en partie à cette situation et sur certains territoires exclusivement en Bretagne, **des OFP** sont en projet dans la région au stade de réflexions et portés par des acteurs publics ou privés. Dans la région, le trafic demeurera probablement concentré autour de Rennes, tiré par les transports d'automobiles (PSA) ou liés à l'assemblage automobile (réceptions d'acier, réexpéditions de ferrailles,...). La création d'un OF Proximité sur l'agglomération rennaise pourrait aider au maintien des trafics rennais.

Parallèlement, dans le cadre de la cession des infrastructures ferroviaires portuaires des trois ports gérés par le Conseil Régional (Brest, Lorient et St Malo), la Région étudie toutes les possibilités de développement de trafics maritimes et de valorisation de son foncier. Le retour d'un service ferroviaire important dans ces espaces naturels de massification de flux est un facteur de réalisation de ces objectifs.

Dans un premier temps, il est indispensable de connaître précisément la stratégie future de Fret SNCF sur la région pour vérifier l'intérêt de ces structures et obtenir une certaine visibilité quant à son volume d'activité à venir. De plus, un OFP pourrait avoir plusieurs statuts plus ou moins dépendants de la SNCF : cotraitance de trafics commerciaux pour la partie terminale, sous-traitance d'activités ferroviaires – dessertes des ateliers et chantiers SNCF, manœuvres voyageurs, etc...

Pour devenir OFP et se donner la maîtrise de son développement, il est important de devenir entreprise ferroviaire (EF).

Pour devenir EF, un cadre réglementaire doit être respecté : il existe des modalités légales et des modalités d'exploitations.

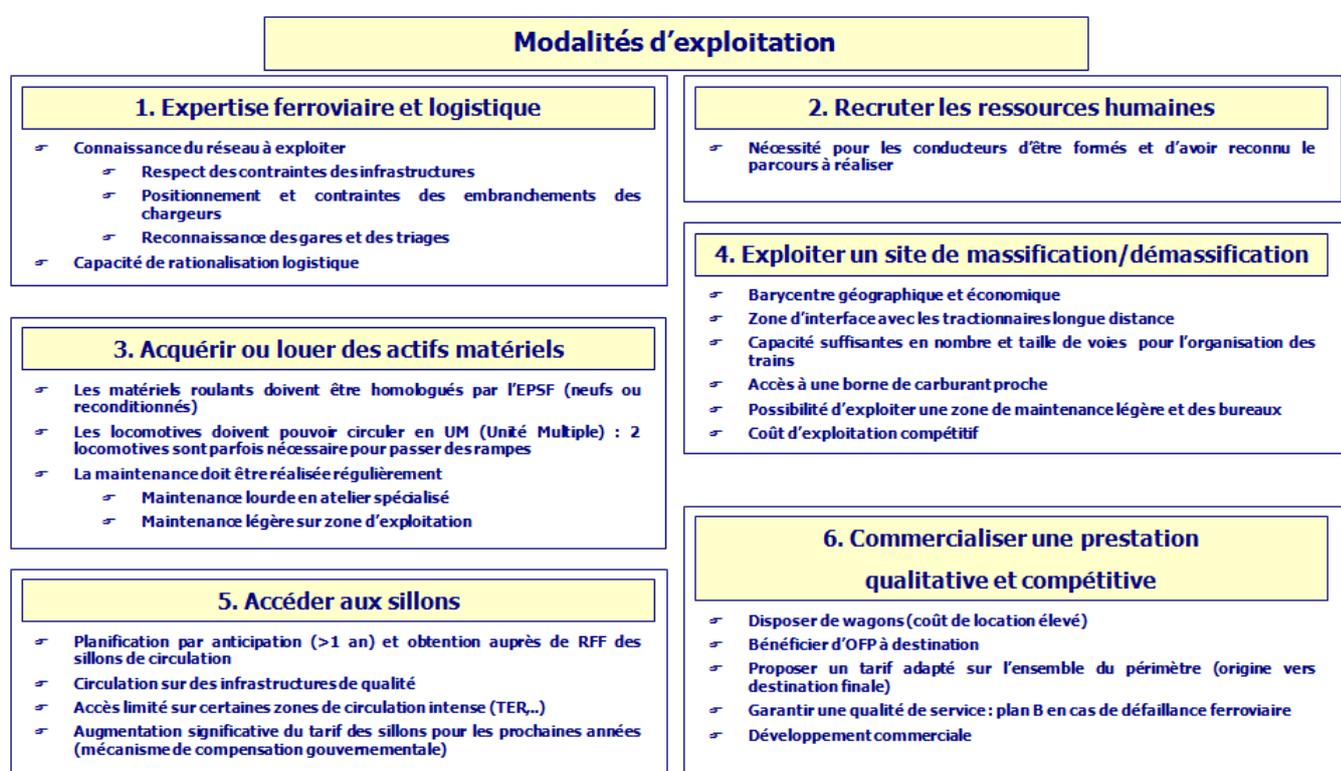
Les modalités légales sont au nombre de 2 :

- L'obtention d'une licence
 - o Attribuée par le MEEDDAT (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire)
 - o Validité : 4 ans
 - o Pré-requis : démontrer une capacité professionnelle, une capacité financière, une honorabilité et posséder les assurances nécessaires
 - o Détenir un capital minimum : son montant a été redéfini dans l'arrêté du 19 octobre 2009, en fonction du nombre de tonnes-kilomètres réalisées par an sur le périmètre géographique de l'OFP
 - 50 000 Euros lorsque le volume de marchandises transporté est inférieur à 50 millions de tonnes-kilomètres
 - 200 000 Euros, entre 50 et 200 millions de tonnes-kilomètres
 - 500 000 Euros, entre 200 et 500 millions de tonnes-kilomètres
- L'obtention d'un certificat de sécurité
 - o Attribué par l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire)
 - o Validité : 5 ans
 - o Pré-requis :
 - Démontrer la maîtrise d'un système de gestion de sécurité
 - Démontrer la maîtrise de la sécurité dans l'exploitation des lignes à parcourir
 - Si l'OFP est également gestionnaire d'infrastructures, démontrer sa capacité à les concevoir, les exploiter et les entretenir

Les modalités d'exploitation sont au nombre de 6 :

- Détenir une expertise ferroviaire et logistique, essentielle pour le développement de l'OFP. Il est nécessaire notamment de connaître parfaitement le réseau à exploiter, afin de respecter les contraintes des infrastructures (vitesse et poids maximums), le positionnement et les contraintes des embranchements des chargeurs, des triages et des gares. L'expertise logistique est primordiale car c'est la première qualité reconnue par les chargeurs, et la plus visible
- Recruter de ressources humaines (manutentionnaires, cheminots, commerciaux,...), sachant que le recrutement de cheminots déjà formés est relativement complexe, alors que le vivier principal est issu de l'opérateur historique et que les écoles de formation sont encore très rares

- Acquérir ou louer des actifs matériels (caisses, locomotives, wagons,...). Ces matériels doivent être homologués par l'EPSF sous peine de ne pouvoir circuler sur les voies ferrées françaises. Ces matériels doivent également être maintenus par des professionnels pour les travaux lourds, la maintenance légère pouvant être effectuée sur zone d'exploitation
- Accéder à des sillons compétitifs auprès du gestionnaire d'infrastructures RFF. Cette requête doit être effectuée avec au-moins une année d'anticipation, du fait de nombreux trains qui peuvent circuler sur les voies (TER, ...)
- Exploitation un ou plusieurs sites de massification / démassification (chantier), positionné au barycentre géographique et économique de l'activité et possédant suffisamment de voies de longueurs appropriées pour 'construire' les trains complets, qui seront tractés ensuite sur la longue distance par les opérateurs de rang 1. L'accès à une borne de carburant à proximité est également important pour l'équilibre économique.
- Commercialiser une prestation qualitative et compétitive, incluant un plan B en cas de défaillance ferroviaire, afin de garantir la qualité de service due au client



Le succès de la relation commerciale entre les chargeurs et les prestataires de transport est basé sur la compétitivité, la flexibilité de l'offre, ainsi que sur l'existence d'un plan B en cas de problème ferroviaire, permettant de garantir que la prestation sera bien réalisée comme convenu.

Le besoin d'expertise logistique et l'existence d'un plan B exclusivement routier sont critères de succès du développement d'un OFF. Ce sont les raisons pour lesquelles l'implication forte d'un ou plusieurs transporteurs est primordiale, notamment sous la forme d'un investissement au capital direct de l'OFF. Ceci est une garantie de pérennité dans la complémentarité avec le mode terrestre, et non d'une concurrence entre les deux modes.

6.1.3. Le train entier

Pour que la logique train entier soit une réussite sur de nouveaux sites embranchés ou usant de la technique du rail-routier, les plates-formes doivent bénéficier de desserte terminale ferroviaire au meilleur coût.

Ceci renvoie à la qualité de l'embranchement :

- longueur de voie permettant le traitement d'un train entier,
- accès direct avec un minimum de cisaillement,
- minimum de pente,
- embranchement sur une ligne secondaire de préférence permettant d'arriver sur une ligne principale à vitesse correcte).
- de plus, l'immobilisation des wagons doit être la plus courte possible ce qui implique de bonnes installations de chargement ou déchargement nécessitant de bons interfaces entre les entrepôts de stockage (pour d'autres produits).

Plus qu'un bon embranchement ferroviaire, il faut pouvoir disposer d'une bonne Installation Terminale Embranchée. Pour cela, les aides financières des collectivités locales sont possibles. **Elles doivent prioritairement porter sur les projets s'appuyant sur une technique pérenne et des trafics identifiés par les futurs utilisateurs. Les usages doivent être ciblés précisément pour ne pas disposer ensuite d'une installation uniquement à vocation de valorisation foncière.**

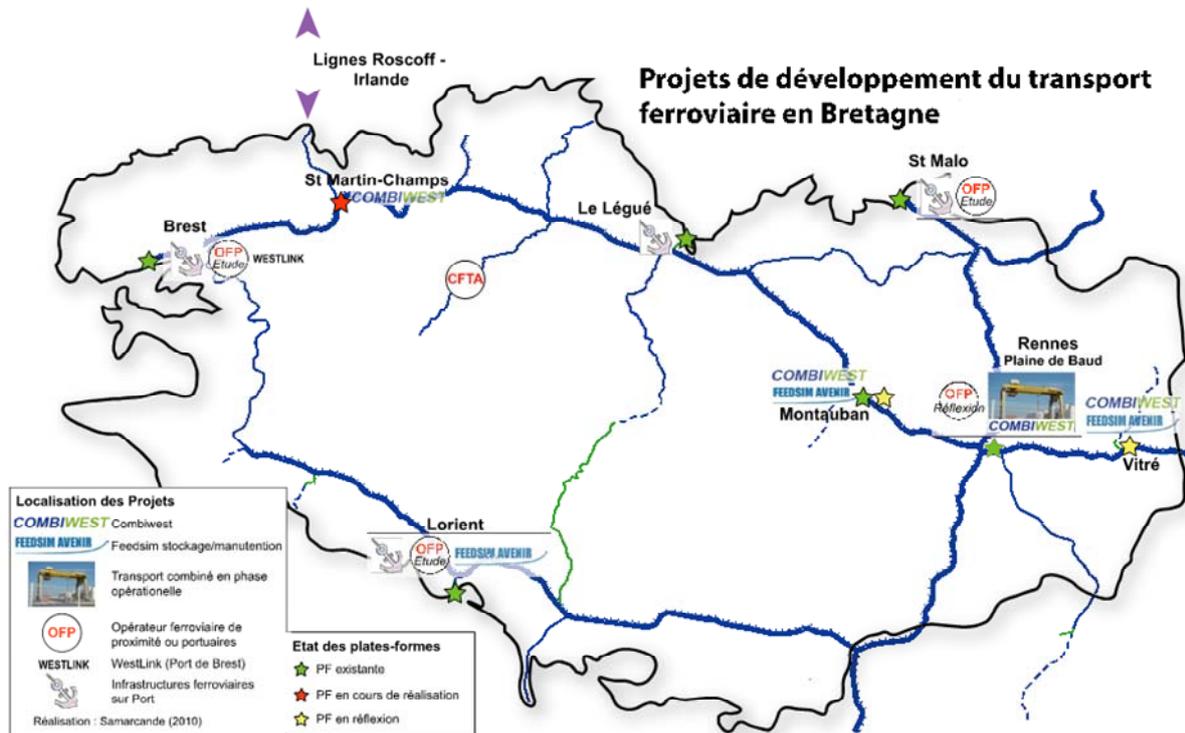
6.2. Les projets de développement de services ferroviaires en Bretagne

Peu ferroviaire à ce jour, la Bretagne est également un territoire de forte dynamique de projets autour d'acteurs et de filières régionales importantes. Ces projets dont certains sont en phase de mise en œuvre opérationnelle sont en outre portés par des acteurs régionaux (transporteurs, industriels notamment du secteur des Industries Agro-Alimentaires, fédération et organismes professionnels, opérateur multimodal).

Ils pourraient s'appuyer sur des plates-formes existantes (ports, chantier de transport combiné de la Plaine de Baud, sites privés notamment de coopératives agricoles), sur des sites en cours de réalisation ou d'agrandissement (plates-formes de Saint Martin des Champs et de Montauban) voire sur des sites en réflexion (plate-forme de Vitré).

Quatre projets ont d'ores et déjà bénéficié d'études :

- le projet porté par l'opérateur **Combiwest** intégrant une relation de transport combiné Rennes-Lyon en cours de mise en œuvre opérationnelle et qui devrait se déployer sur l'ensemble de la Bretagne (une station prévue dans chaque département) et notamment autour de Morlaix – Saint Martin des Champs. Le déploiement porte sur quatre dimensions : les plates-formes et le maillage du territoire breton, les relations, le matériel utilisé avec des études techniques relatives à l'utilisation de wagons polyvalents, le développement d'une fonctionnalité d'OFP ;
- le projet porté par **Feedsim Avenir** de mutualisation d'importations de matières premières végétales pour la **nutrition animale** via des stations de transfert rail-route maillant le territoire ;
- Le projet **Westlink** porté par la CCI de Brest de Navette ferroviaire Brest-Paris connectée à une Autoroute Maritime Liverpool – Brest – Lexoes également en projet (projet dont l'opérationnalité ne semble pas être de court terme) ;
- Les réflexions portées par le Conseil Régional de création d'OFP Portuaires sur Brest, Lorient et Saint Malo en relation avec le transfert des voies ferroviaires à l'Autorité Portuaire.



6.2.1. Le transport combiné, le projet Combiwest

6.2.1.1. Des opportunités et freins à lever

Combiwest est un opérateur de transport combiné breton. La société a été constituée en 2009. La Sica St Pol, entrée au capital à hauteur de 300.000 euros en est le premier actionnaire au côtés de la coopérative Le Gouessant, le groupe de Tréflévénez, Pré Vision et la société agroalimentaire Feronia.

Les ambitions de l'opérateur sont de se développer sur plusieurs axes :

- Le transport combiné classique avec une première relation entre Rennes – Mâcon et Lyon puis des relations de/vers d'autres destinations (Ile de France et Sud Est de la France) et à partir d'autres plates-formes multimodales (Saint Martin des Champs et à terme une plate-forme par département breton ; Montauban et Vitre pourraient par ailleurs remplacer celle de Rennes, difficile d'accès) ;
- Le ferroutage avec la possibilité (à partir de 2012) de transporter outre des caisses-mobiles et conteneurs, des semi-remorques grâce à un wagon polyvalent ;
- Les fonctionnalités d'OFF avec une étude en cours dans le prolongement de la mise en œuvre d'un train combiné Rennes – Mâcon – Lyon.

Le projet global se veut un atout pour la compétitivité des entreprises manufacturières bretonnes car il souhaite réduire les coûts de revient et rapprocher ainsi les grands bassins de consommation nationaux.

En 2010, la liaison Rennes-Mâcon-Lyon est au premier plan de la mise en œuvre opérationnelle ; les autres projets demeurent en cours. Le démarrage du service est prévu à partir de fin 2010 avec un train par jour et par sens du lundi au samedi entre ces trois villes. Le sillon serait le suivant : un départ de Rennes à 16h pour des arrivées à Mâcon à 3h et à Lyon à 6h, et un service parallèle dans le sens des retours.

Il s'agit dans un premier temps d'un train de transport combiné classique.

Le chantier de départ de Rennes serait situé sur l'ancien terminal Naviland Cargo de la plaine de Baud.

Une montée en puissance pourrait s'opérer dès 2011 avec la mise en place d'un deuxième train qui pourrait partir de Morlaix – Saint Martin des Champs et rejoindre Lyon en desservant les chantiers de Rennes et Mâcon. La liaison entre l'Île-de-France et l'ouest de la Bretagne demeure également une priorité de l'opérateur.

L'opérateur et ses activités bénéficient de l'engagement fort de chargeurs (actionnaires de Combiwest) et de transporteurs régionaux spécialistes du transport sous température dirigée (transports Lahaye, notamment) qui constitue une cible pour les services de transport combiné mis en œuvre.

6.2.1.2. Des opportunités et freins à lever

Le bureau d'études n'avait pas mission d'expertiser le projet Combiwest. L'analyse des opportunités et freins à lever ne constitue donc pas une expertise du projet mais un avis à dire d'expert sur un service de transport combiné à partir de la Bretagne.

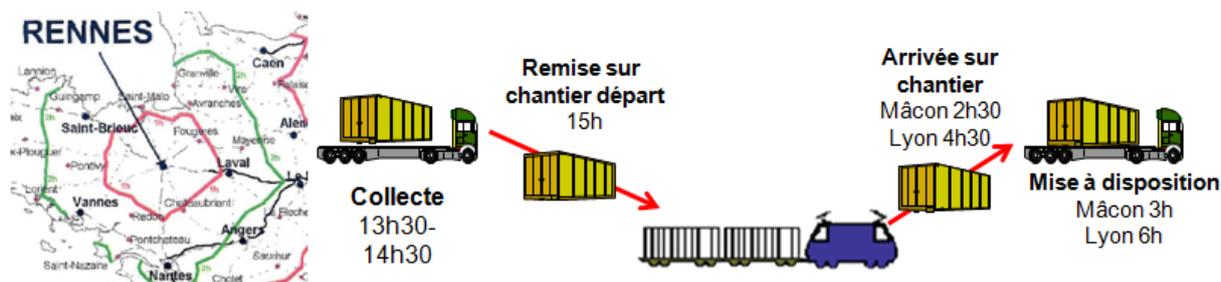
Les atouts et les réponses apportées par un service de transport combiné aux besoins locaux sont nombreux :

- Le type de service offert par le transport combiné permet de répondre à des besoins multifilières car les caisses mobiles et conteneurs peuvent toucher tout les établissements générateurs de flux grâce à des pré et post acheminements routiers. Par ailleurs, les transporteurs rail-routiers sont partie-prenantes du projet. Ces acteurs sont fondamentaux pour équilibrer les lignes en permettant un retour à plein des caisses au maximum du possible (le coût moyen des collectes et distributions routières locales est traditionnellement évalué à 40% du combiné).
- Sa situation sur un chantier rennais permet de le situer au cœur du marché poly-activités du chef-lieu de région, premier marché breton en termes de générations de flux multiformes.
- Ce service est parfaitement adapté au lot complet (un client pour une destination par caisse) et peut devenir un outil au service de la compétitivité de l'agroalimentaire breton en transportant des caisses réfrigérées notamment pour les produits frais.
- Des partenariats pourraient être noués sur le chantier lyonnais avec un des trois opérateurs domestiques nationaux (Novatrans, Raillink, Naviland Cargo) présents sur les chantiers de cette agglomération.

Au regard de la question qui nous est posée dans le cadre de cette étude et qui réside dans les conditions de redéploiement du fer, il convient par ailleurs d'indiquer que :

- **Le potentiel francilien qui constitue le plus important potentiel de flux interrégional, n'est pas capté.** La compétitivité du mode routier entre la Bretagne et la région parisienne rend peu adéquate à l'heure actuelle le mode combiné à partir de Rennes. La distance entre Rennes et les grands marchés parisiens est certes relativement longue (Rungis à 350 kms, Roissy à 390 Kms) et ne permet pas de réaliser un aller-retour dans la journée pour un chauffeur du fait de la réglementation sur les temps de service, de repos et de conduite. Mais les organisations mises en place par les prestataires routiers, intégrant notamment des relais pour les conducteurs appellent à moduler ce constat et permettent à ces acteurs de proposer des tarifs compétitifs pour une flexibilité optimale et des délais courts ; limitant de ce fait la compétitivité du mode ferroviaire.
- La notion d'hinterland est particulièrement vive dans le transport combiné : on évalue à une heure cet espace géographique ce qui aboutit dans le cas rennais à **un hinterland exclusivement constitué par l'Île-et-Vilaine**
- **Un horaire de départ des trains très tôt dans la journée peut représenter un handicap** pour une collecte efficace dans le plus grand nombre possible d'établissements : une heure de départ à 16h sur les chantiers impose une heure limite de remise (HLR) au minimum 1 heure voire 1,5 heure auparavant, soit 13h30-14h dans le cas de l'offre.

Schéma horaire type d'un service de transport combiné

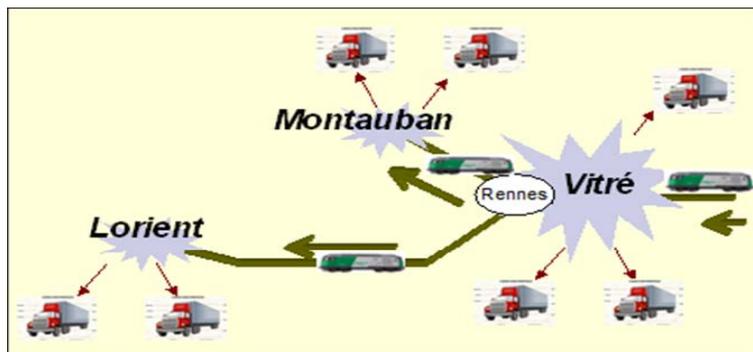


- **Le chantier de la Plaine de Baud** a l'avantage d'exister (ancien chantier CNC - Naviland à 2 kms de la rocade sud rennaise, à proximité immédiate de la gare). Sa configuration permet une première montée en puissance mais pourrait à terme limiter les développements. Les voies courtes ne permettent pas de créer sur site un train entier mais nécessitent de consolider sur la gare deux demi-trains. Cette opération conclut sur une durée de traitement plus importante des caisses mobiles et a des conséquences sur l'efficacité du chantier.



En outre, le chantier de Baud sera négativement impacté par les travaux de la nouvelle LGV (avec des alternatives à l'étude). La durée des travaux est encore indéterminée. Il est indispensable, à notre sens, de pouvoir proposer une continuité de l'offre dans des conditions optimales.

- Ce service permettra des reports modaux du routier longue distance vers le ferroviaire ; ce qui constitue une avancée majeure mais il convient d'indiquer qu'il n'est pas, notamment au-delà du pôle rennais une réponse au risque d'abandon du lotissement.
- La compétitivité d'un service de transport combiné quelle que soit la relation dépendra fortement du prix de la traction ferroviaire longue distance qui sera proposé par les EF (entreprises ferroviaires).



6.2.2.2. Des opportunités et freins à lever sur le projet

Le bureau d'études n'avait pas mission d'expertiser le projet. L'analyse des opportunités et freins à lever est donc un avis à dire d'expert.

Le projet porté par Feedsim Avenir relève du report modal. Cette opération ferroviaire comporte l'avantage d'être portée **directement par les usagers futurs du service** ce qui prouve que le besoin est présent. **Cette démarche de mutualisation des approvisionnements peut en outre constituer un exemple au niveau régional et national entre des entreprises issues d'un secteur d'activités hautement concurrentiel.**

Les importations nombreuses de matières premières végétales depuis les ports laissent également à penser, malgré les stratégies actuelles vues précédemment dans le secteur, que **des synergies avec les politiques de développement portuaires sont possibles**, en premier lieu à Lorient.

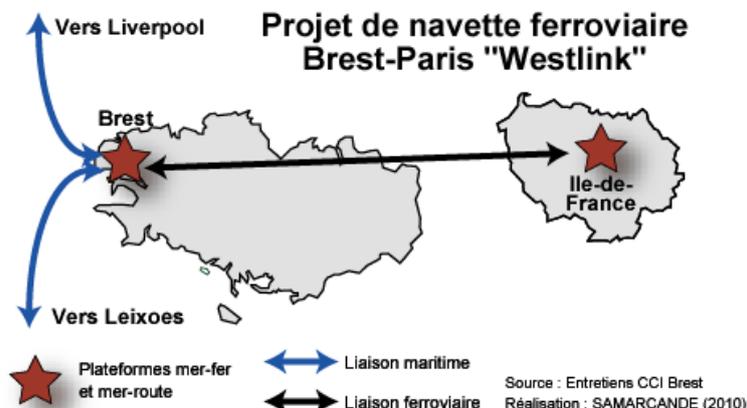
Mais ces atouts certains ne doivent pas masquer des limites :

- **Les investissements à opérer sur les plateformes sont importants** et risquent d'obérer l'équilibre économique du système.
- Il s'agit d'**un service qui ne répond qu'aux besoins d'une seule filière régionale** certes structurante. Pour intéressant qu'il soit il ne peut pas être considéré (au regard des questions qui nous sont posées) comme un service alternatif au lotissement garantissant le maintien de l'offre actuelle. Il permettra en revanche des reports modaux et s'inscrit en ce sens, comme le service de transport combiné vu précédemment dans l'esprit de l'engagement national pour le fret ferroviaire et dans l'esprit du Grenelle de l'Environnement. Il convient à ce titre de rappeler, que les objectifs de l'Engagement et du Grenelle consistent en un accroissement de la part de marché du fer mais pas nécessairement sur les produits existants actuellement. En d'autres termes ils ne garantissent pas un maintien du maillage ferroviaire mais une croissance de solutions comme le combiné, le feroutage ou encore le TGV Fret (qui ne seront possibles que sur certains territoires) compensant éventuellement des pertes de trafics de type lotissement – wagons isolés.
- La compétitivité dépendra de l'aménagement des plates-formes mais aussi du **coût de la traction ferroviaire longue distance** ainsi que des dessertes locales routières réalisées par les transporteurs routiers.

6.2.3. La navette ferroviaire « Brest-Paris », Westlink

Porté par le port de Brest, ce projet est d'un apport particulier pour la région. **Cette navette consiste en effet à développer une offre de navettes conteneurs entre Paris et Brest reliée à une autoroute maritime Leixoes – Brest - Liverpool.**

Il s'agit d'une « ligne ferroviaire intermodale entre Brest et Paris (qui) fournira un service de distribution viable entre le port, l'usine Citroën de Rennes, l'Île de France/ et la Région Centre et leurs grands centres de consommation, ainsi qu'une connexion directe à l'Italie »²³.



Le bureau d'études n'avait pas mission d'expertiser le projet. L'analyse des opportunités et freins à lever est donc un avis à dire d'expert.

Une étude est en cours sur ce projet. Le caractère conditionné de celui-ci (connexion à une autoroute maritime), les incertitudes sur l'importance du potentiel et l'engagement possible de futurs clients nous conduisent à penser qu'il ne s'agit pas d'un projet dont l'opérationnalité peut être de court terme.

Synthèse

- ☞ La crise du transport ferroviaire, la stratégie de retrait de l'opérateur historique de certains segments de marché, la nécessaire anticipation de l'avenir, les objectifs du Grenelle, l'évolution des pratiques des entreprises industrielles et commerciales, l'ouverture des transporteurs aux modes alternatifs appellent une réflexion sur de nouveaux modes et de nouvelles offres ferroviaires.
- ☞ De cela sont nés le concept d'**OFP** (groupe de travail Chauvineau) et des démarches régionales. Des projets devraient voir le jour rapidement (Midi-Pyrénées, Morvan, Auvergne), des opérateurs ont été créés (RD13, OFP historique régie du département des Bouches du Rhône, plus récemment NaviRail à la Rochelle ou CFR en Bourgogne).
- ☞ Mais **les temps ferroviaires sont longs**. Hors études préliminaires, nombre de candidats OFP indiquent un délai d'au moins 18 mois.
- ☞ Si des projets sont en cours ailleurs et en Bretagne, il convient de rappeler qu'il existe **déjà un OFP en Région – CFTA** - présent sur le fret, la maintenance et les trafics voyageurs.
- ☞ Des améliorations d'**infrastructures** (qui sont parfois le point d'achoppement de la démarche dans d'autres régions) sont actées ou réalisées.
- ☞ Des **plates-formes multimodales** existent, sont en cours de modernisation (Saint Martin des Champs, notamment), sont en réflexion.
- ☞ Des projets ferroviaires se sont développés et arrivent **en phase opérationnelle** en Bretagne tandis que d'autres sont encore en réflexion sur d'autres régions.
- ☞ **Au final, si la réflexion OFP mérite d'être pérennisée elle ne doit pas masquer l'opportunité que constituent les autres projets, notamment de transport combiné qui doit, à notre sens, être soutenu prioritairement et qui s'inscrit, en outre, totalement dans l'esprit de l'engagement national pour le fret ferroviaire**

²³ Issu du CCTP « Etude des flux de marchandises fer Bretagne Nord » publiée en Avril 2009

7. Cahier des préconisations et actions à poursuivre pour le redéploiement pérenne du fret en Bretagne

7.1. Les quatre grands axes de préconisations

L'encadré qui suit présente les 4 préconisations, détaillées dans la suite de ce rapport.

- **ETABLIR ET ACCOMPAGNER UN SCHEMA FERROVIAIRE REGIONAL, PARTAGE ET PORTE**
- **SOUTENIR LE PROJET DE TRANSPORT COMBINE RENNES-MACON-LYON ET FAVORISER LES CONDITIONS DE SON SUCCES**
- **SOUTENIR LA REFLEXION SUR LES PLATES-FORMES EN BRETAGNE EN LIEN AVEC LES PROJETS FEEDSIM ET COMBIWEST**
- **AIDER A LA MONTEE DES COMPETENCES FERROVIAIRES DES ENTREPRISES BRETONNES**

7.2. Les préconisations : les enjeux, les actions, les partenaires à associer

FICHE 1

Le constat : La Bretagne est une terre de projets ferroviaires donc de dynamique positive. Dans ce cadre, les entreprises régionales sont fréquemment sollicitées. Ceci est également vrai des acteurs publics et institutionnels. Dans ce cadre, ces derniers devront pouvoir compter sur la mobilisation des acteurs économiques, notamment via les Chambres de Commerce et d'Industrie. La phase d'expérimentations qui s'ouvre et qui suppose des choix d'investissements commande **d'élaborer un projet de territoire, de porter un même message, d'établir des points de convergence, de travailler ensemble, de mutualiser les réflexions et les expériences et d'accroître la lisibilité**, même si des pilotes se dégagent ensuite action par action.

PRÉCONISATION 1 : ÉTABLIR ET ACCOMPAGNER UN SCHÉMA FERROVIAIRE RÉGIONAL, PARTAGÉ ET PORTÉ

ACTION 1 : Mettre en cohérence les initiatives

Mettre en cohérence les initiatives en rassemblant les différents acteurs financeurs, chargeurs et utilisateurs, opérateurs pour élaborer un schéma ferroviaire régional concerté, conditionnant les choix d'investissements en capitalisant sur les sites existants dès lors qu'ils correspondent à des usages et permettent une performance optimale des services.

ACTION 2 : Accompagner ce schéma ferroviaire régional

- **Espace collaboratif** : Dans le prolongement de l'étude et de la réunion d'opérateurs clés du 14 avril 2010, la CRCI a mis en place un espace collaboratif autour de porteurs de projets ou d'entreprises investies dans le fret. Cet espace sera un outil de connaissances partagées et d'échanges : notamment sur les expérimentations en cours en Bretagne. Il a pour vocation d'être progressivement élargi aux entreprises.
- **Réflexion sur la réalisation d'une charte Transporteurs – Chargeurs allant vers des engagements de recours au fer et intégrant des objectifs environnementaux** : Il convient d'engager les entreprises industrielles et commerciales (grands distributeurs notamment), les prestataires et les transporteurs dans la démarche et la dynamique créée par le projet commun de territoire. L'élaboration d'une charte actant d'un engagement pour favoriser de nouvelles pratiques modales peut être un vecteur de cette démarche concertée

PARTENAIRES : Ademe, les pilotes de projets ferroviaires, les pilotes de projets logistiques, les fédérations, les associations, les experts associés et centres de formation

FICHE 2

Le constat : Le projet de déploiement d'une ligne combinée Rennes – Lyon est avancé. Il s'inscrit dans l'esprit de l'engagement national et dans un mouvement qui semble entamé de développement de l'intermodalité pour la captation du fret diffus. Son succès (ou ses difficultés) structurera l'avenir du ferroviaire en Bretagne en créant une vitrine ou, dans le cas contraire, en épuisant la dynamique. Le succès dépendra : de la qualité du chantier limitant les coûts d'exploitation, favorisant la rapidité de traitement donc des heures limites de remise les plus attractives pour les transporteurs, de la qualité des sillons, de la fiabilité des acheminements ferroviaires.

PRÉCONISATION 2 : SOUTENIR LE PROJET DE TRANSPORT COMBINE RENNES - MACON - LYON ET FAVORISER LES CONDITIONS DE SON SUCCES

ACTION 1 : Faciliter la poursuite des études de marché et l'élaboration du cahier des charges fonctionnel (équipements, fonctionnement de la plate-forme, personnel, sillon,...)

ACTION 2 : Participer aux investissements sur la plate-forme en fonction des engagements de trafics, garantir la qualité de l'accès ferroviaire et sa continuité, garantir une qualité de sillons

La réflexion, notamment sur le chantier de Baud doit être poursuivie dans le cadre parallèle de l'arrivée du TGV.

ACTION 3 : Soutenir la réflexion sur l'ouverture de nouvelles lignes à partir de Rennes (financement des études)

Le transport ferroviaire est une activité à coûts fixes élevés. Il nous semble nécessaire de saturer l'outil et, en conséquence, de favoriser une densification de l'offre sur Rennes. Le succès y compris économique des offres rennaises nous semblent être une condition du développement de nouvelles offres combinées sur d'autres plates-formes régionales.

PARTENAIRES : Opérateurs, collectivités locales, acteurs de l'aménagement et de la maîtrise foncière, Ademe

FICHE 3

Le constat 1 : Les plates-formes sont un élément essentiel de l'offre ferroviaire et il convient d'anticiper l'avenir. La définition des usages, la construction des outils et des offres doivent être intimement liées. Le projet Feedsim concentre de nombreux enjeux pour la filière et éventuellement pour les ports. Les plates-formes sont également un enjeu pour le développement des offres de transport combiné. Les plates-formes sont également un enjeu pour les OFP.

Le constat 2 : Dans ce cadre, la réflexion sur un OFP doit être poursuivie selon deux angles :

- **La desserte portuaire :** La logique initiée par le transfert des voies portuaires peut dépasser celle de la maintenance de l'infrastructure et de la desserte portuaire si les OFP se positionnent sur des short lines en entrées / sorties des ports. Cette question appelle une poursuite des réflexions avec les Fabricants d'Alimentation du Bétail
- **Le développement du transport combiné sur Lyon et le développement potentiel d'une ligne Ile de France – Rennes pour l'Automobile** qui offrent des moyens potentiels de traction longue distance mutualisables et donnent une pertinence à la poursuite d'une réflexion sur un OFP rennais

Au-delà de la **mutualisation possible sur des moyens de traction longue distance**, il existe un intérêt à polariser des activités ferroviaires et à rechercher la mutualisation de moyens (locotracteur pour les manœuvres d'un train combiné, pour les dessertes locales de type OFP, pour des dessertes portuaires) sur un RailPort multi-fonctionnel.

Le déploiement d'un OFP suppose aussi un **travail d'accompagnement auprès des chargeurs** pour trouver des voies de massification communes (hors Rennes) ; ce qui suppose une maturité logistique et renvoie aux outils pédagogiques

PRÉCONISATION 3 : SOUTENIR LA REFLEXION SUR LES PLATES-FORMES EN BRETAGNE EN LIEN AVEC LES PROJETS FEEDSIM ET COMBIWEST

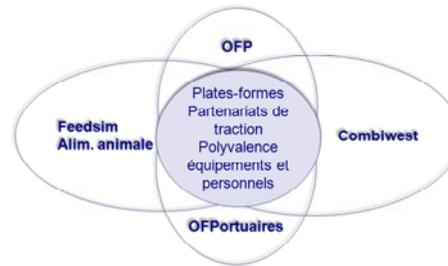
ACTION 1 : Soutenir les recherches de convergences et les mutualisations entre les projets (Feedsim, Combiwest, OFP voire Westlink) : mutualisation des chantiers, du personnel (polyvalent) sur le chantier, de la négociation et de l'exploitation de la traction avec un tractionnaire longue distance, de l'exploitation de la traction sur les derniers kilomètres ou dans le chantier

Cette convergence pourrait être accrue si l'opérateur de transport combiné – Combiwest – réalise certaines manœuvres ferroviaires et détient du matériel approprié susceptible d'être mutualisé ensuite entre plusieurs fonctionnalités.

.../...

FICHE 3

Schéma des convergences à rechercher



ACTION 2 : Participer aux investissements sur les plates-formes et lier ces investissements à l'identification d'usages et d'engagements de trafics

Les plates-formes sont un élément essentiel au développement du fer, toutefois, elles ne sont qu'une condition nécessaire mais non suffisante pour qu'un service existe et soit effectivement utilisé par les entreprises et qu'il procure un avantage organisationnel, économique et logistique. L'engagement des opérateurs et des futurs utilisateurs est indispensable et doit se traduire par des remises effectives de trafics pérennes dans le temps sous peine de voir le fer et des investissements servir de variable d'ajustement à des politiques d'entreprises demeurant profondément routières.

ACTION 3 : soutenir l'émergence d'hôtels ferroviaires plurifonctionnels (où seraient concentrées des activités ferroviaires voire logistiques) nécessaires au développement des OFF

- **Participation aux études :** Les études sur un OFF et la diversification des fonctionnalités des plates-formes doivent être poursuivies et affinées au regard des usages et des contraintes techniques et économiques. Rechercher les convergences entre les OF de Proximité et les OF Portuaires
- **Participation aux investissements :** Locatracteur, par exemple

PARTENAIRES : Opérateurs ferroviaires et pilotes de projets ferroviaires, ports, collectivités locales, acteurs de l'aménagement et de la maîtrise foncière, Ademe

FICHE 4

Le constat 1 : Les niveaux de connaissance des projets, des offres ferroviaires, des avantages procurés par le fer sont hétérogènes. La maturité logistique par ailleurs indispensable aux mutualisations nécessitera une montée en compétences des entreprises bretonnes. Les projets doivent constituer une vitrine et impulser un cercle vertueux. Ils doivent avoir valeur d'exemple et montrer qu'il existe une dynamique ferroviaire positive.

Le constat 2 : L'activité bretonne génère d'importants trafics intra-régionaux. C'est une spécificité. Parallèlement, le fer est absent de l'intra-régional. Le caractère pondéreux de produits comme les matériaux de construction, granulats marins, compost appellent une réflexion. Les ports sont comme outil de compétitivité de leurs hinterlands également générateurs de trafics terrestres courte distance. Les short lines sont une des compétences possibles d'un OFF.

Le constat 3 : L'ensemble des projets appelle des partenariats à l'autre bout des liaisons et pose la question de l'effet réseau. Les déploiements possibles en Bretagne sont, en partie conditionnés par le développement de projets à l'autre bout voire par des possibilités de consolidations avec les régions limitrophes. Dans tous les cas des échanges d'expériences sont souhaitables.

PRÉCONISATION 4 : AIDER A LA MONTEE EN COMPETENCES FERROVIAIRES DES ENTREPRISES BRETONNES

ACTION 1 : Poursuivre le développement d'outils de communication et de pédagogie

- **Ouvrir l'espace collaboratif de la CRCI aux entreprises et communiquer au sein de cet espace sur les projets**
- **Définir le besoin de guides et d'outils pédagogiques, faciliter la mise en contact des acteurs (annuaires, par exemple) :** La réalisation d'annuaires s'inscrit dans cette action. Un travail partenarial pourra également être mis en œuvre avec des organismes de formation régionaux afin de répondre aux besoins des entreprises et impulser de nouveaux projets ou une adhésion aux expérimentations régionales. Les pilotes de ces expérimentations devront également être associés de même que les acteurs du transport et de la logistique.
- **Communiquer autour du schéma ferroviaire régional de façon transversale :** Le sujet du fret ferroviaire doit être intégré aux problématiques infrastructurelles régionales, à la thématique du transport de voyageurs afin de prendre en compte le fret le plus en amont possible et de traiter la question de la mixité fret/voyageurs dans l'usage des infrastructures, de logistique et de la compétitivité bretonne.

.../...

FICHE 4

ACTION 2 : Poursuivre, dans le cadre de la démarche engagée, une réflexion sur les flux intra régionaux en relation avec les ports, l'alimentation animale, le secteur des matériaux

ACTION 3 : Renforcer les collaborations interrégionales (groupes de travail, études, ...) avec les régions proches dont les trafics nécessitent aussi d'être consolidés (notamment Pays de la Loire) et les régions avec lesquelles des échanges ferroviaires existent ou existeraient

PARTENAIRES : S'appuyer sur les instances existantes, les pilotes de projets ferroviaires, les pilotes de projets logistiques, les fédérations, les associations, l'Ademe, les experts associés et centres de formation, utiliser l'espace collaboratif comme « hub »

Synthèse des préconisations et actions

<p>Etablir et accompagner un schéma ferroviaire régional partagé et porté</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mettre en cohérences les initiatives ➤ Accompagner le schéma : poursuivre la mise en œuvre d'un espace collaboratif et la réflexion sur une charte transporteurs - chargeurs
<p>Soutenir le projet de transport combiné Rennes – Macon – Lyon et favoriser les conditions de succès</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faciliter l'étude de marché et l'élaboration du cahier des charges fonctionnel ➤ Participer aux investissements sur la plate-forme, garantir la qualité de l'accès fer et sa continuité, garantir une qualité de sillons ➤ Soutenir la réflexion sur l'ouverture de nouvelles lignes à partir de Rennes (financement des études)
<p>Soutenir la réflexion sur les plates-formes en Bretagne en lien avec les projets Feedsim et Combiwest</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Soutenir les recherches de convergences entre les projets (Feedsim, Combiwest voire Westlink) ➤ Participer aux investissements sur les plates-formes et lier ces investissements aux usages et engagements de trafics ➤ Soutenir l'émergence d'hôtels ferroviaires plurifonctionnels
<p>Aider à la montée en compétences ferroviaires des entreprises bretonnes</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Poursuivre le développement d'outils de communication et de pédagogie ➤ Poursuivre une réflexion sur les flux intra régionaux ➤ Renforcer les collaborations interrégionales

8. Synthèse

- ☞ **La compétitivité économique de la région nécessite qu'elle soit connectée aux grands marchés nationaux et européens.** Or la Bretagne est à l'écart des grands corridors ferroviaires. Elle est une petite région du point de vue de ses trafics (2,3 millions de tonnes) et de la part modale du fer mais ce mode peut jouer un rôle.
- ☞ Les trafics très massifiés entre deux points, sont assez bien captés par l'opérateur historique et par ECR. Ces trafics sont pour l'essentiel des entrées de céréales ou matières premières végétales, alimentant notamment l'industrie de l'alimentation animale. Les trafics en wagons isolés (hors véhicules automobiles) représentent environ 24 % des tonnages ferroviaires régionaux.
- ☞ **Des potentiels existent mais nécessitent que des projets d'initiative régionale soient favorisés et accompagnés.** De nouvelles solutions doivent être mises en œuvre pour massifier des flux diffus, notamment dans le secteur des IAA.
- ☞ Les IAA sont un secteur essentiel de l'économie bretonne. **Pris individuellement les volumes générés en sortie rendent toutefois difficile la mise en œuvre de trains entiers directs mono clients.** Mais la filière recèle une grande homogénéité de destinations (Ile de France, en général et Rungis, en particulier) et de destinataires (grande distribution et grossistes) susceptible de favoriser les **mutualisations**.
- ☞ Le potentiel de report modal sur les trafics intra-régionaux est également important notamment pour des matériaux et des céréales. Le fer n'est pertinent que pour une partie de ces trafics (la route demeure le mode pertinent pour des trafics de distribution terminale). Concernant les céréales, les trafics intra-régionaux sont au cœur d'un double enjeu pour la Bretagne : celui du transport maritime et des ports et celui de l'approvisionnement de l'agriculture et des IAA.

- ☞ La stratégie des grands opérateurs ferroviaires au premier rang desquels la SNCF, **pose la question de la captation des frets diffus**, par ailleurs au cœur des enjeux de la compétitivité des territoires et notamment des territoires péninsulaires ou enclavés. La reconfiguration du plan de transport de la SNCF, pour le wagon isolé (plan Multilots – multiclients - MLMC), pourrait conduire à une **reconcentration de l'offre sur les grands corridors**.
- ☞ **La Bretagne n'apparaît pas dans le schéma dit MLMC**, donc les solutions de reconsolidation devront émaner du territoire. Dès lors elles pourront fonctionner avec une entreprises ferroviaire tirant des trains d'axes de type SNCF, ECR, Eurotunnel...
- ☞ Pour être captés, ces trafics appellent de nouvelles exploitations ferroviaires reposant sur des acteurs locaux, de type PME, présentant des structures de coût et une réactivité au marché différentes de celles des grands opérateurs ferroviaires. **Ces acteurs mutualiseront des trafics voire opèreront sur des *shortlines*²⁴ et ce sur le réseau ferré national (RFN) et/ou des réseaux spécifiques comme les ports.**
Les décrets relatifs aux infrastructures ferroviaires portuaires suscitent en effet un transfert de responsabilité de Réseau Ferré de France (RFF) vers les ports. Cette nécessité appelle des réflexions sur des opérateurs ferroviaires portuaires qui auraient en charge à la fois la desserte et la maintenance du réseau ferroviaire sur emprise portuaire. A terme et sous certaines conditions, ces OFP (opérateurs ferroviaires de proximité) particuliers pourraient sortir de leur réseau portuaire.
- ☞ Des solutions de déploiement ferroviaire existent mais il serait utopique d'imaginer que des solutions alternatives permettront de maintenir l'ensemble des trafics de wagons isolés bretons (quelle que soit la destination, le site générateur, ...) donc il existe, en fret ferroviaire diffus, un risque de périphérisation des départements 22, 29 et 56.
- ☞ Au-delà des OFP, **des solutions inter ou multimodales pourraient également répondre à l'enjeu de la desserte ferroviaire des territoires et permettre d'ouvrir la clientèle aux entreprises non embranchées.** C'est un enjeu majeur en Bretagne, territoire qui n'est qu'en partie embranché et embranchable compte tenu de sa configuration géographique et économique et de la configuration du réseau ferroviaire.
- ☞ Les Installations terminales Embranchées sont en effet un élément essentiel du déploiement du fer. **En Bretagne seules 49 ITE sont actives mais 80 sont sous convention**

²⁴ Trafics ferroviaires sur de courtes distances

d'embranchement ; des plages de croissance sont donc possibles sur les sites existants voire sur des sites à venir. Parallèlement la configuration spatiale de la région et la configuration de son réseau ferré (tous les pôles bretons ne sont pas embranchés et pas même embranchables) appellent à mixer le fer avec des approches routières et à réfléchir à des solutions de transport combinant le rail et la route.

☞ L'analyse des besoins des différentes filières (exprimés ou potentiels) appellent des réflexions sur les produits ferroviaires susceptibles de répondre aux attentes : les wagons isolés, les trains entiers et les solutions intermodales de type transport combiné rail-route. Les éléments relatifs à ces solutions sont synthétisés ci-après en tenant compte également de l'évolution de la stratégie des opérateurs ferroviaires.

- **Wagons Isolés :**

Les trafics de wagons isolés sont faibles en Bretagne. Ils ne sont, qu'en partie maîtrisés par les acteurs bretons, les chargeurs (acteur qui paie le transport et détient la prescription) étant parfois situés à l'autre bout (fournisseur ou client).

Il n'apparaît pas de reconsolidations évidentes. Hors trafics particuliers (automobile ou matières dangereuses) il n'est pas apparu lors des entretiens de demandes pour des trafics susceptibles de constituer des fonds de cale.

Les besoins issus notamment de l'industrie agro-alimentaire (coopératives ou acteurs des fruits&légumes) qui ne seraient pas déjà captés par des trains entiers appellent plutôt des solutions multimodales incluant des approches routières vers un site de consolidation ou hôtels ferroviaires (rail-ports).

La nécessité de mutualiser des trafics pour atteindre, sur une relation, un seuil d'environ 200 000 tonnes suppose à notre sens que la démarche puisse s'appuyer sur des « solutions clientes » (solutions sur mesure pour des clients importants mais n'entrant dans le plan Multilots – Multiclients, solutions qui pourraient impliquer un tarif plus élevé qu'aujourd'hui). Il pourrait s'agir de solutions mises en œuvre pour des secteurs comme l'Automobile ou les produits dangereux.

Au regard des volumes actuels, de leur diffusion géographique, du faible nombre d'ITE en Bretagne, l'opérateur ferroviaire de proximité n'est pas, à notre sens, la solution prioritaire.

- **Transport combiné :**

A ce jour, il n'existe plus d'offre de transport combiné en Bretagne. Des potentiels apparaissent dans le cadre des analyses statistiques sur des produits alimentaires et agricoles et des produits industriels divers de/vers l'Île de France (en limite du seuil de compétitivité généralement fixé à 500 km), Rhône Alpes, Nord Pas de Calais voire l'Est français et ses prolongements possibles vers l'étranger.

Le transport combiné constitue une solution de reconsolidation de trafics diffus. Son développement va dans le sens d'un développement de l'intermodalité y compris comme solution alternative au fer conventionnel pour la captation des frets diffus (tendance qui semble s'affirmer au niveau national). Il est une réponse pertinente compte tenu de la configuration du réseau breton, du tissu industriel en partie non embranchable et du faible nombre d'Installations Terminales Embranchées (ITE) sur le territoire régional (voire à l'autre bout). Un chantier existe, sur la plaine de Baud, des plates-formes se développent sur Saint Martin des Champs, Montauban voire Vitré. Le matériel existe même si des investissements en wagons ou caisses mobiles peuvent être nécessaires.

Il s'agit, à notre sens, d'un axe prioritaire de développement.

- **Trains entiers :**

Les trains entiers sont un produit phare des Entreprises Ferroviaires (EF). Ils sont le produit ferroviaire le plus performant en termes de délais et de compétitivité tarifaire (pas de rupture de charge). Ils supposent une ITE à chaque bout, de qualité. Des opportunités existent en Bretagne. Elles sont à notre sens de deux ordres. La captation de potentiels routiers très en intra-régional qui renvoient au rôle possible d'un OFP (Shortliner). Des segments pourraient être porteurs (compost, matériaux, granulats marins). Des recherches de massification sont à engager en intra filières ou en intra-territoires par les acteurs de ces filières. Les processus de mise en place peuvent être longs car la captation de ces trafics n'est pas évidente. Cela demande une modification des pratiques ferroviaires et logistiques.

Une opportunité est constituée par les organisations multimodales rail-route de type Fercam²⁵ permettant la massification et l'accès au fer pour des acteurs non embranchés. Des opportunités sont à transformer (Feedsim) ou à impulser (matériaux).

- ☞ Si des projets d'OFPP sont en cours ailleurs et en Bretagne, il convient de rappeler qu'il existe déjà un OFPP en Région – CFTA - présent sur le fret, la maintenance et les trafics voyageurs. Des améliorations d'infrastructures (qui sont parfois le point d'achoppement de la démarche dans d'autres régions) sont actées ou réalisées (**cf. plates-formes multimodales,...**). Des projets ferroviaires se sont développés et arrivent en phase opérationnelle en Bretagne tandis que d'autres sont encore en réflexion sur d'autres régions. **Au final, si la réflexion OFPP mérite d'être pérennisée elle ne doit pas masquer l'opportunité que constituent les autres projets, notamment de transport combiné qui doit, à notre sens, être soutenu prioritairement et qui s'inscrit, en outre, totalement dans l'esprit de l'engagement national pour le fret ferroviaire.**

- **ETABLIR ET ACCOMPAGNER UN SCHEMA FERROVIAIRE REGIONAL, PARTAGE ET PORTE**
- **SOUTENIR LE PROJET DE TRANSPORT COMBINE RENNES-MACON-LYON ET FAVORISER LES CONDITIONS DE SON SUCCES**
- **SOUTENIR LA REFLEXION SUR LES PLATES-FORMES EN BRETAGNE EN LIEN AVEC LES PROJETS FEEDSIM ET COMBIWEST**
- **AIDER A LA MONTEE DES COMPETENCES FERROVIAIRES DES ENTREPRISES BRETONNES**

²⁵ Les solutions multimodales de type Fercam se distinguent des organisations de type transport combiné. Dans les solutions de transport combiné la rupture de charge et le transfert rail-route sont supportés par le contenant : le conteneur ou la caisse mobile sans manipulation intermédiaire de la marchandise. Dans les organisations que nous appelons Fercam (terme SNCF) par souci de simplification la rupture de charge et le transfert modal appelle une manipulation de la marchandise (par exemple sur un quai ferroviaire, un silo, un entrepôt) donc une manipulation du contenu.