



Projets Ferroviaires Bretons :

Préconisations des chefs d'entreprises costarmoricains

Rapport final
du groupe de travail
« Bretagne Grande Vitesse »
2012



L'amélioration de l'accessibilité de notre territoire permise par le projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) est vue par les entreprises comme un levier de développement de leurs activités. Du point de vue des chefs d'entreprises, ce projet bénéficiera aussi aux salariés dans leurs déplacements quotidiens.

Le gain d'accessibilité permis par cette infrastructure doit être diffusé sur tous les territoires du département dans un souci d'homogénéité et d'équité territoriale.

En parallèle de ce projet structurant pour le transport de voyageurs (BGV), la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor a fait le choix d'ajouter à ces problématiques d'aménagement ferroviaire la question du transport de marchandises (fret ferroviaire) qui est déterminante pour le développement et la pérennité de nos entreprises.

Ces deux thématiques soulèvent une interrogation majeure qui se trouve au cœur des missions de la CCI 22 : **En quoi et sous quelles conditions ces projets peuvent-ils accompagner la dynamique économique du département et répondre aux attentes des entreprises ?**

Pour y répondre, la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor a fait le choix de l'information et du débat au sein d'un groupe de travail. Rassemblant une vingtaine d'élus de la CCI 22, tous chefs d'entreprises, ce groupe a rencontré les différentes parties prenantes du dossier :

- Dans un premier temps, pour comprendre en détails, la nature du projet BGV (objectifs, calendrier, financements, enjeux économiques) et faire un diagnostic de l'activité de fret ferroviaire (flux existant, destinations, lieux de productions, coûts).
- Dans un second temps, pour proposer des actions concrètes et des préconisations, afin de répondre aux attentes des entreprises.

A ce titre, j'aimerais remercier personnellement les membres du groupe de travail, appuyés par les équipes de la CCI, qui ont donné de leur temps pour l'intérêt commun. Leur investissement permet de produire aujourd'hui le document que vous avez entre les mains, synthèse de plusieurs mois de travail, et feuille de route de la CCI pour les actions à mener sur ce dossier.

Je remercie également tous les intervenants extérieurs, sans qui le groupe de travail n'aurait pas pu réaliser une analyse aussi fine des enjeux liés aux différents projets.

L'ambition de ce document est de définir la position et l'engagement de la CCI sur ces projets et de permettre la poursuite de la réflexion collective grâce aux informations qu'il fournit. Nous sommes donc à votre écoute.

Bonne lecture à tous

Dominique LECOMTE
Président de la CCI des Côtes d'Armor

Sommaire

Synthèse du rapport5

Introduction générale9

1. DESCRIPTION DES PROJETS

1.1. Projet BGV14

1.2. Le fret ferroviaire en Bretagne15

2. LA POSITION DES CHEFS D'ENTREPRISES

2.1. Transport de voyageurs18

Positionnement et recommandations du groupe de travail

2.2. Fret ferroviaire21

Positionnement et recommandations du groupe de travail

3. SYNTHÈSES DES INTERVENTIONS ET INTERVIEWS

3.1. Les interventions

Conseil régional de Bretagne : Gérard LAHELLEC28

SNCF : Jean-Philippe DUPONT30

Côtes d'Armor Développement : Thierry CONNAN33

Saint-Brieuc Agglomération et la Ville de Saint-Brieuc : Claude RIBIERAS36

CCI Bretagne : Claire GODIN39

Combiwest : Raymond BLOUET43

Guingamp Communauté : Aimé DAGORN46

3.2. Interviews

Synthèse des propos de Pascal JOLY (Transporteur société ALTEO)48

Synthèse des propos de Bernard GUEZENOC (Transporteur société Trans GB)49

Synthèse des propos de Marcel GARNIER (Transporteur société Transport Garnier)50

BIBLIOGRAPHIE51



Synthèse du rapport

A la veille d'une réforme du système ferroviaire français et en pleine crise des déficits publics et des dettes souveraines, les acteurs économiques et les décideurs politiques s'interrogent sur le financement de la mobilité (nouvelles infrastructures, modernisation) des personnes et des marchandises.

L'activité économique est dépendante des infrastructures de transport à plusieurs égards, coût du transport de marchandises, mobilité des salariés, accessibilité des marchés (intérieurs et extérieurs), positionnement géographique, rayonnement, zone de chalandise ou encore attractivité économique des territoires.

De par ses missions d'accompagnement de la vie des entreprises, de développement économique et d'aménagement du territoire, la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor place aussi la mobilité au cœur de ses préoccupations.

L'émergence de plusieurs projets ferroviaires bretons est, pour la CCI 22, une belle opportunité d'analyser, de réfléchir et de se positionner sur cette problématique de mobilité.

C'est pourquoi la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor a fait le choix d'organiser, au cours de l'année 2012, une réflexion des chefs d'entreprises costarmoricens au sein d'un groupe de travail sur ces projets ferroviaires bretons avec la problématique suivante :

Sous quelles conditions la modernisation des infrastructures et le développement de nouveaux projets ferroviaires (BGV et fret ferroviaire) peuvent-ils accompagner la dynamique économique du département et répondre aux attentes des entreprises ?

Pour y répondre, le groupe de travail a, dans un premier temps, procédé à une phase d'information en invitant des experts et des personnes ressources afin de bien saisir les enjeux ; puis le groupe de travail s'est réuni pour élaborer des recommandations et un positionnement commun.

Nos travaux se sont concentrés en premier lieu sur les projets ferroviaires liés au transport de voyageurs :

- Le prolongement de la Ligne à Grande Vitesse du Mans jusqu'à Rennes.
- La modernisation des voies Rennes-Brest et Rennes-Quimper.
- Le projet de désaturation de la gare de Rennes.
- L'aménagement de pôles d'échanges multimodaux.

Puis une autre partie des travaux a été consacrée aux projets de fret ferroviaire en Bretagne :

- La ligne la Brohinière-Mauron.
- La modernisation de la ligne fret ferroviaire Nord-Sud.
- Le projet de plateforme fret porté par Guingamp Communauté.
- Les autres projets de plateforme de fret sur la région Bretagne.
- Les dessertes Combiwest.
- La création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) en Bretagne.
- Les plateformes embranchées de vrac agro-alimentaire (Feedsim).

Ce document s'adresse aux entreprises du département qui pourraient être intéressées par les opportunités de développement que soulèvent ces projets. Ensuite, l'une des finalités de ce document est de présenter aux acteurs clés (décideurs politiques, gestionnaires d'infrastructures, acteurs économiques) des projets, nos recommandations et préconisations, parfois ces dernières leurs sont directement adressées. Enfin, ce document s'adresse aussi au grand public qui pourra y trouver de l'information synthétique sur les projets.



Synthèse du rapport

Le résultat des travaux du groupe de travail se traduit en recommandations, préconisations, positionnement et actions. Voici une synthèse de ces principales préconisations :

- **Participer (CCI 22) activement aux clubs TGV Côtes d'Armor et lancer des réflexions locales (groupe pays CCI 22) pour connaître les besoins des chefs d'entreprises :**

L'objectif est d'exprimer aux décideurs les besoins et attentes des acteurs économiques sur les cinq thématiques de travail choisies par le club (mobilité, nouveaux services, économie, tourisme, formation/recherche).

- **Assurer (CCI 22) via des moyens de communication internes un rôle d'information sur ces projets auprès des entreprises :**

L'objectif est de permettre aux entreprises du département de saisir les opportunités de développement liées aux projets. Cette communication sera faite auprès de nos ressortissants, avec un ciblage particulier sur les entreprises de BTP, tourisme, services à la personne, services aux entreprises, commerces et vers les syndicats et associations professionnelles.

- **Etre vigilant sur la fixation d'un prix de péage (RFF) cohérent avec les objectifs de fréquentation attendus :**

L'objectif est d'améliorer de manière significative le nombre de dessertes pour maximiser le gain en accessibilité et en attractivité de nos territoires. Il s'agit d'éviter qu'un prix élevé dissuade l'opérateur ferroviaire d'augmenter le nombre de dessertes.

- **Définir une stratégie d'aménagement et d'investissements ferroviaire (fret et logistique) à l'échelle régionale :**

L'objectif est de coordonner les actions et les initiatives des collectivités afin d'éviter la concurrence territoriale entre les projets et de rationaliser les investissements publics.

Le Conseil régional, qui prévoit de réaliser un schéma régional transport et logistique, pourrait s'appuyer sur nos travaux et recommandations ainsi que sur l'expertise de la CCI de Bretagne.

- **Créer un centre de regroupement logistique multimodal (Hub) autour de chaque plateforme (future ou existante) :**

L'objectif est de permettre aux plateformes ferroviaires de jouer le rôle d'intégrateur géographique et d'assurer ainsi une massification des flux et d'y développer de nouvelles activités (stockage, conditionnement, etc.)

- **Créer un espace de dialogue régulier (commissions trimestrielles) entre acteurs clés du transport de marchandises :**

L'objectif est de créer un dialogue et d'assurer un recensement des besoins et des forces en présence pour développer un service de fret ferroviaire de qualité répondant aux besoins du marché.

La CCI Bretagne pourrait jouer un rôle central en prenant l'initiative d'héberger, d'animer ces commissions et d'y être force de proposition.

Le rapport présente le détail des travaux réalisés par la CCI 22 ainsi que la description des projets ferroviaires.



Introduction générale

La loi Grenelle 1 (3 août 2009) prévoit la réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Ce schéma fixe les orientations de l'État en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures.

Dans le cadre de ce schéma, 26 projets de développement ferroviaire ont été proposés dont le projet LGV Bretagne/Pays-de-la-Loire.

« Bretagne à Grande Vitesse » est le nom donné par le Conseil régional de Bretagne au chantier qui doit permettre à la Bretagne de redéfinir son positionnement de territoire périphérique. Érigé au rang de priorité régionale, il doit permettre l'amélioration du réseau ferré breton et la création de nouvelles infrastructures (gares et Pôles d'Echanges Multimodaux), positionnant la Bretagne dans la zone d'attractivité de Paris.

Dans un contexte de mobilité croissante des personnes et des biens, les acteurs économiques bretons sont confrontés à des changements structurels incontournables : la maîtrise des coûts du transport et de logistique, les contraintes environnementales, l'éloignement des marchés, l'amélioration de l'accessibilité de nos territoires.

Les conclusions d'un rapport du Groupement Européen de Transport Combiné (GETC) en 2009 rappellent (en s'appuyant sur le modèle industriel allemand) que la réussite industrielle d'un territoire est étroitement liée à la qualité de ses opérateurs logistiques et à la performance de son système de transport de marchandises. Ainsi, on peut considérer que le transport de marchandises doit satisfaire trois fonctions principales, à savoir : accompagner les entreprises exportatrices, optimiser la distribution de produits jusqu'aux consommateurs et fluidifier les flux en transit.

De plus, on observe un mouvement sociétal qui va vers un souhait de déplacement plus facile, plus confortable, plus sécurisé, moins coûteux et moins polluant. Le train apparaît comme une réponse satisfaisante à tous ces besoins exprimés.

La modernisation et le développement de ces infrastructures soulèvent la question des déplacements, mais il est aussi primordial de ne pas négliger le transport des marchandises. C'est pourquoi la CCI 22 souhaite aussi mettre à l'ordre du jour la question des infrastructures et des acteurs du fret ferroviaire.

Ce chantier, comme celui du projet de parc éolien offshore, doit être envisagé par les entreprises des Côtes d'Armor comme une opportunité qui va renforcer l'accessibilité, la compétitivité et l'attractivité de notre département. Toutefois, la réussite de ce projet ne peut être envisagée sans la prise en compte des préoccupations des chefs d'entreprises.

Le Bureau de la CCI 22, lors de sa réunion du 26 septembre 2011, a décidé d'organiser un grand débat sur l'impact de l'arrivée de la Ligne Bretagne Grande Vitesse sur l'économie des Côtes d'Armor.

Le groupe de travail a retenu la **problématique** suivante :

Sous quelles conditions la modernisation des infrastructures et le développement de nouveaux projets ferroviaires (BGV et fret ferroviaire) peuvent-ils accompagner la dynamique économique du département et répondre aux attentes des entreprises ?

Introduction générale

Jean-Yves CORNEC, Bernard GUEZENOC et Michel LERAT, vice-présidents de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor, ont assuré la co-présidence de ce groupe de travail.

L'objectif était de faire une analyse de la situation, de réfléchir ensemble aux conséquences pour l'économie costarmoricaine de tels projets, ainsi que de définir une stratégie, et d'identifier les leviers de développement pour les entreprises.

Le groupe de travail constitué d'une vingtaine de chefs d'entreprises s'est réuni à six reprises entre les mois février et octobre 2012 à Exceltys.

Après une phase de collecte d'informations et d'analyse des enjeux, le groupe de travail composé de chefs d'entreprises élus à la CCI 22, (professionnels du transport ou d'industriels qui ont une expérience dans la gestion du transport de leurs marchandises), a élaboré plusieurs recommandations et/ou préconisations.

Membres du groupe de travail :

Dominique LECOMTE (Compta France, Président de la CCI 22)

Jean-Yves CORNEC (JYC conseil)

Bernard GUEZENOC (Trans G.B)

Michel LERAT (Voyages Collier)

Jean-Claude BALANANT (Paris Denis Balanant et associés)

Eric BIDEAU (Hôtel de l'Arrivée)

Gilles BLANSCHONG (Studio du Miroir)

Michel BRANDELET (APPRI conseil)

Jacques CARIMALO (Jacques Carimalo)

Jacques DELVAUX (Jaminvest)

Marcel GARNIER (Transport Garnier)

Sylvie GOUELOU (Le Nautilus)

Pascal JOLY (ALTEO)

Arlette LABBE (LABBE Dominique)

Philippe LE GALL (Le Gall Valorisation)

Stéphane LE GALL (Jourand Le Gall investissements)

Michel MORGAND (Quincaillerie Morgand)

Dominique PLASSART (V.J.P)

Françoise ROINARD (Polymecanic)

Pierrick ROUILLARD (Cars Rouillard)

Patrick SOLO (SARL La demeure de la Ville blanche)

Yves Le BIHAN (Personne Qualifiée CCI des Côtes d'Armor)

Certains invités ont assisté aux réunions (élus locaux, techniciens, entreprises) :

Gilbert GASPAILLARD (Maire de Pordic, vice-président de Saint Brieuc Agglomération, président du Pays de Saint-Brieuc)

Marie-Claire DIOURON (Première adjointe à la mairie de Saint-Brieuc, vice-présidente de Saint-Brieuc Agglomération)

William ALGUACIL (Société de Transports et d'Affrètement du Trégor)

Jean TRAN (Côtes d'Armor Développement 22)

Claire GODIN (responsable aménagement du territoire CCI Bretagne)

Dates	Thèmes	Intervenants
Réunion n°1 : 6 février 2012	Etat des lieux du transport de voyageurs et projet BGV	G. LAHELLEC Vice-président du Conseil régional de Bretagne en charge de la mobilité et des transports J.P DUPONT Directeur SNCF Bretagne
Réunion n°2 : 9 mars 2012	Conséquences du projet BGV en termes d'aménagement du territoire et d'infrastructures pour les voyageurs	T. CONNAN Responsable Pôle territoire CAD 22 C. RIBIERAS Directeur général des services à Saint-Brieuc Agglomération
Réunion n°3 : 29 mars 2012	Elaboration de la position des chefs d'entreprises sur la thématique du transport de voyageurs	<i>Pas d'intervenant Seulement les membres du groupe</i>
Réunion n°4 : 18 avril 2012	Etat des lieux du fret ferroviaire et projet BGV	C. GODIN Responsable du pôle aménagement du territoire CCI Bretagne
Réunion n°5 : 14 mai 2012	Conséquences du projet BGV en termes d'aménagement du territoire et d'infrastructures pour le fret ferroviaire	R. BLOUET Directeur général de Combiwest A. DAGORN Président de Guingamp communauté
Réunion n°6 : 18 octobre 2012	Elaboration de la position des chefs d'entreprises sur la thématique du fret ferroviaire	<i>Pas d'intervenant Seulement les membres du groupe</i>

Figure 1 : Plannings des intervenants

Le travail d'animation du groupe de travail et de rédaction du rapport a été réalisé par Léo BONAMY, chargé d'études et chargé de missions aménagement du territoire à la CCI 22.





PARTIE 1

Description des projets

1.1. Projet BGV

Bretagne à Grande Vitesse est le nom donné par le Conseil régional à un projet ferroviaire dont l'objectif annoncé est de « mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris ».

Plus largement ce projet BGV renvoie à un ensemble de projets complémentaires. On y trouve celui du prolongement de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) du Mans jusqu'à Rennes (Bretagne/Pays de la Loire), mais aussi, le projet de modernisation des voies Rennes-Brest et Rennes-Quimper, le projet de désaturation de la gare de Rennes, les aménagements de pôles d'échanges multimodaux (une dizaine en Bretagne).

L'ensemble du projet est actuellement estimé à 3,8 milliards d'euros.

La livraison du projet est prévue à l'horizon 2017, et malgré de récentes déclarations du Gouvernement, les différents projets vont bien se réaliser comme le confirme le Conseil régional de Bretagne. En effet, le chantier de construction de la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes a été inauguré le 27 juillet 2012 à Etreilles, près de Vitré, par le Ministre de la Défense Jean-Yves LE DRIAN, accompagné de Pierrick MASSIOT, Président de la Région Bretagne.

Les détails sur ces projets sont développés dans la fiche de synthèse de l'intervention de G. LAHELLEC (p.28/29).

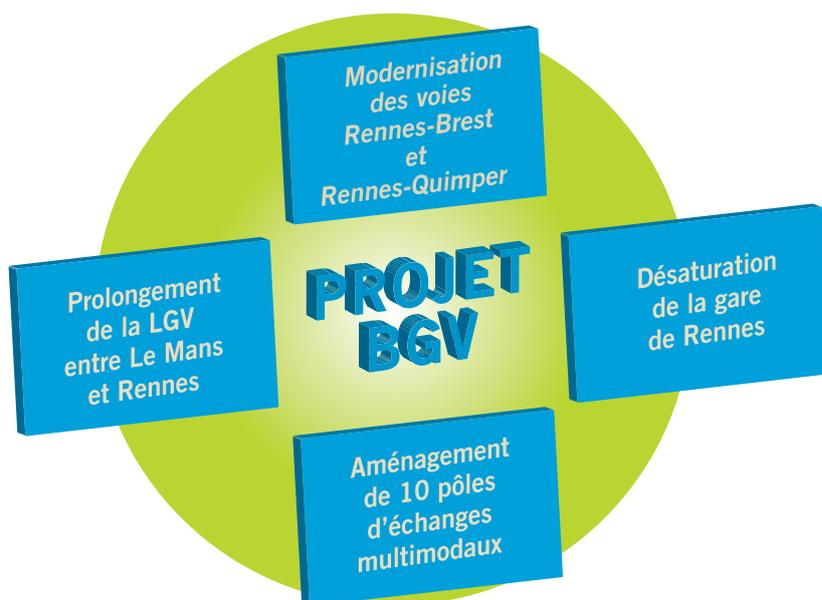


Figure 2 : Projet BGV

1.2. Le fret ferroviaire en Bretagne



Le projet Bretagne à Grande Vitesse est pour notre groupe de travail une belle opportunité pour réfléchir aussi à la place qu'occupe le fret ferroviaire dans les flux logistiques bretons.

C'est pourquoi trois des six réunions organisées avaient pour objet cette problématique du fret ferroviaire.

L'actualité du fret ferroviaire en Bretagne renvoie à plusieurs projets d'initiative publique ou privée. Il s'agit de projets de type modernisation, rénovation ou réouverture de voie ou

encore création de nouvelles plateformes ou de nouvelles dessertes, ou création de nouveaux opérateurs.

Ces projets en cours ou déjà opérationnels sont développés dans les synthèses de la page 27 à 37.

- **La ligne la Brohinière-Mauron.**
- **La modernisation de la ligne fret ferroviaire Nord-Sud (Saint-Brieuc- Auray).**
- **Le projet de plateforme à Saint-Agathon porté par Guingamp Communauté.**
- **Les autres projets de plateforme de fret sur la région Bretagne.**
- **La création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) en Bretagne.**
- **Les dessertes Combiwest et les projets d'ouverture de nouvelles lignes :
Morlaix-Rennes-Lyon-Marseille et Brest-Morlaix-Rennes-Rungis.**
- **Les plateformes embranchées de vrac agro-alimentaire Feedsim.**

L'analyse de ces projets est l'occasion de déterminer le modèle de développement de fret ferroviaire que le groupe de travail souhaite mettre en avant pour la Bretagne.

En parallèle, la CCI 22 a étudié les flux de marchandises existants (fer et route, mer, aérien) et essayé d'identifier les flux potentiellement transférables des différents modes vers le fer.

Le groupe de travail a aussi identifié les besoins logistiques des entreprises afin d'y apporter une réponse pertinente.

Enfin, il s'agissait de déterminer les blocages en termes de gouvernance et d'échanges entre les entreprises, les chargeurs, les transporteurs, les opérateurs, les gestionnaires d'infrastructures et les pouvoirs publics.

A chaque fois, l'analyse des enjeux s'est faite sous le prisme du besoin des entreprises, avec comme objectif l'impulsion d'une dynamique économique sur le territoire.





PARTIE 2

Position des chefs d'entreprises

2.1. Transport de voyageurs

Positionnement et recommandations du groupe de travail : projet BGV et transport de voyageurs



Objectifs, problématiques et constat :

Le groupe de travail BGV de la CCI 22 poursuit deux objectifs : le premier est d'informer les chefs d'entreprises sur le projet BGV (réunion 1 et 2) ; le second est d'élaborer et porter leurs recommandations à travers un document de synthèse.

C'est pour répondre à ce second objectif que le groupe de travail s'est réuni pour élaborer une position et des recommandations concertées sur la thématique du transport de voyageurs.

La problématique est la suivante : **Sous quelles conditions le projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) peut-il accompagner la dynamique économique du département et répondre aux attentes des entreprises ?**

Cependant les informations récoltées lors des deux premières réunions ont permis d'approfondir le constat de départ. En effet, on constate qu'un tel projet a de nombreuses incidences (positives et négatives), mais le développement d'une telle infrastructure n'entraîne **pas d'effets automatiques** ni sur le développement économique ni sur l'accessibilité et la fréquentation du réseau.

Ce constat a permis d'affiner la problématique et conduit à répondre à la question suivante :

Quelles sont les conditions de diffusion de cet effet BGV ?

Propositions et recommandations :

Voici les préconisations, actions et recommandations issues de nos travaux :

- **Participer (CCI 22) activement aux Clubs TGV Côtes d'Armor :**

L'objectif est d'exprimer les besoins et attentes des acteurs économiques sur les cinq thématiques de travail choisies par le Club (mobilité, nouveaux services, économie, tourisme, formation/recherche).

Afin d'alimenter la réflexion, la CCI 22 prévoit le lancement, au niveau de ses groupes pays, de réflexions locales (approche de terrain) sur les besoins des chefs d'entreprises en lien avec les projets ferroviaires.

Les Clubs TGV sont destinés à préparer les acteurs territoriaux aux évolutions qu'entraîne la mise en service d'une nouvelle ligne à grande vitesse. Leurs travaux ont pour vocation de démultiplier l'information relative au projet TGV et d'"inventer la vie qui va avec le TGV".

Le Club TGV Côtes d'Armor est une initiative de la SNCF destinée à rassembler les bonnes volontés. Ils sont ouverts à tous les décideurs publics et privés : élus et représentants des collectivités, acteurs du monde économique, enseignants, chercheurs, universitaires, acteurs du monde touristique, représentants des associations culturelles et sportives.

La première réunion de lancement du Club TGV Côtes d'Armor s'est tenue le 13 septembre 2012.

- **Désigner un ou plusieurs chefs d'entreprises (CCI 22) pour participer aux comités de pilotage des pôles d'échanges multimodaux :**

L'objectif est d'alerter les EPCI (Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor et Guingamp communauté) sur la nécessité de réserver, lors de l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux (PEM), une partie du foncier dédié à l'accueil d'activités économiques.

Concernant les types d'activité, il est important de rappeler qu'il s'agit de pôles multimodaux et non de pôles uniquement tertiaires. C'est pourquoi il est indispensable d'y accueillir des activités tertiaires (hôtellerie, restauration, commerces, culture-loisirs) sans fermer la porte à d'autres types d'activités.

Enfin, la clé de la réussite de cet aménagement est d'assurer un dimensionnement de ce pôle cohérent avec les autres pôles d'activité existant (à proximité) ou en projet.

De plus, la CCI 22 informera aussi les unions des commerçants, qui ont un rôle important à jouer sur ces aménagements.

L'idée générale est de permettre aux entreprises locales de profiter des flux de passagers liés au PEM.

- **Alerter la SNCF sur la nécessité d'assurer tous les services utiles aux entreprises et aux salariés :**

L'objectif est de permettre aux usagers de travailler dans de bonnes conditions durant le temps de trajet.

Il serait, par exemple, pertinent d'assurer la continuité numérique et d'améliorer les espaces de travail en gare et à bord, d'offrir des services de qualité de taxi, parking, restauration, etc.

Ensuite, les entrepreneurs bretons sont souvent en relation étroite avec les centres de décision, clients ou fournisseurs de la région parisienne. Ainsi, les chefs d'entreprises costarmoricaains expriment le réel besoin de pouvoir faire une journée de travail complète à Paris. Il est donc nécessaire que les horaires des trains de début et fin de journée soient calibrés en fonction de ces besoins.

- **Etre vigilant sur la fixation d'un prix de péage (RFF) cohérent avec les objectifs de fréquentation attendus :**

L'objectif est d'améliorer de manière significative le nombre de dessertes pour maximiser le gain en accessibilité et en attractivité de nos territoires.

En effet, le péage représente environ un tiers du prix du billet payé par l'utilisateur. Or, si ce prix augmente fortement, le nombre d'utilisateurs risque de ne pas connaître l'accroissement attendu. Ainsi, le nombre de dessertes futures (qui dépend des prévisions de fréquentation) ne connaîtra pas d'accroissement non plus et le gain d'accessibilité permis par ce projet ne sera pas maximisé.



- **Assurer (CCI 22) via des moyens de communication internes, un rôle d'information sur ces projets auprès des entreprises :**

L'objectif est de permettre aux entreprises du département de saisir les opportunités de développement liées aux projets.

Cette communication sera faite auprès de nos ressortissants, avec un ciblage particulier sur les entreprises de BTP, tourisme, services à la personne, service aux entreprises, commerces, ainsi que vers les syndicats et associations professionnelles.

Cette communication sera faite rapidement pour que les entreprises puissent anticiper les opportunités et les risques liés à ces projets.

- **Etre actif dans la coordination des politiques de développement touristique à une échelle départementale :**

L'objectif est de proposer une réponse commune et pertinente aux problématiques touristiques liées aux projets en évitant la concurrence territoriale.

L'intérêt serait de mutualiser les moyens et de mettre en réseau les structures et organismes en charge du tourisme. Cela pourrait déboucher, par exemple, sur une offre touristique proposant transport, hébergement, loisirs dès la sortie du train.

- **Assurer la présence de la Région Bretagne et des acteurs bretons (CCI Bretagne) dans les réflexions sur le contournement TGV Sud (interconnexion Sud) de l'Ile-de-France :**

L'objectif est de permettre aux porteurs de projet de prendre en compte les considérations bretonnes dans ce projet (participation aux instances de médiation futures).

Sur le fond, ce projet d'Interconnexion Sud est un projet de ligne nouvelle dédiée aux TGV avec la création de nouvelles gares au sud de la région Ile-de-France qui permettrait de faciliter les liaisons TGV entre les régions, ainsi que vers Orly.

2.2. Fret ferroviaire

Positionnement et recommandations du groupe de travail : fret ferroviaire



Objectifs, problématiques et constat :

Le groupe de travail de la CCI 22 poursuit deux objectifs : le premier est d'informer les chefs d'entreprises (réunion 4 et 5) ; le second est d'élaborer et porter leurs recommandations à travers un document de synthèse.

C'est pour répondre à ce second objectif que le groupe de travail s'est réuni afin d'élaborer une position et des recommandations concertées sur la thématique du fret ferroviaire.

Au niveau national, on observe une tendance à la chute du secteur du fret ferroviaire. En 1950, 66 % des marchandises prenaient le train. Aujourd'hui, le chiffre est tombé à 11 % (85 % utilisent la route et 4 % empruntent les fleuves). L'idée est de tenter d'inverser la tendance à l'image des pays voisins (Allemagne, Suisse, Belgique, Italie).

Le constat de départ est que beaucoup d'activités sont dépendantes des coûts de transport.

Or, le transport par route (mode le plus utilisé) voit son coût augmenter progressivement pour différentes raisons (prix des carburants, mise en place de taxe poids lourds et taxe environnementale).

L'objectif de développement et de pérennisation des activités économiques de notre territoire passe inévitablement par un transfert modal et par un développement du fret ferroviaire.

L'exemple des producteurs de choux-fleurs est une belle illustration de cette nécessité. En effet, les producteurs de choux-fleurs bretons voient leur coût du transport (par route principalement) parfois dépasser le coût de production et ceci tend à fragiliser fortement l'activité.

De plus, face à l'exigence croissante de durabilité qui devient une composante indispensable de la stratégie des entreprises, le rail offre une alternative plus économe en CO₂ que le mode routier.

Partant du principe (unanime au sein du groupe) que le développement du fret ferroviaire est nécessaire sur notre territoire, plusieurs problématiques sont apparues :

- **Quel type de gouvernance des activités de fret ferroviaire permettrait d'enrayer la dynamique de chute du secteur ?**
- **Quels projets et chantiers (d'infrastructures ou de dessertes) apparaissent les plus pertinents pour un maillage (fret ferroviaire) efficace du territoire ?**
- **Quelles améliorations techniques et logistiques sont susceptibles d'accroître l'efficacité du fret ferroviaire ?**

Propositions et recommandations :

Face à tous les projets existants, en cours ou futurs, il est apparu plus efficace de ne pas juger les projets un par un, mais plutôt de définir le modèle de développement du fret ferroviaire à promouvoir en Bretagne.

Voici les préconisations, actions et recommandations issues des travaux du groupe :

- **Définir une stratégie d'aménagement et d'investissements ferroviaires (fret et logistique) à l'échelle régionale :**

L'objectif est de coordonner les actions et les initiatives des collectivités afin d'éviter la concurrence territoriale entre les projets et de rationaliser les investissements publics.

En effet, tous les projets ne sont pas financièrement réalisables, rentables ou pertinents.

Le schéma régional logistique et transports prévu par le Conseil régional de Bretagne est une bonne opportunité pour assurer cette coordination. Le Conseil régional pourrait s'appuyer sur nos travaux et recommandations ainsi que sur l'expertise de la CCI Bretagne.

- **Réaliser pour chaque nouvelle infrastructure de type plateforme fret un travail de recensement des flux potentiels :**

L'idée est qu'avant chaque projet, un travail de prospection soit réalisé pour déterminer le nombre de caisses par jour, les entreprises intéressées ainsi que la nature et la fréquence des produits transportés.

Le porteur de projet (EPCI) se doit de réaliser ce travail pour, ensuite, juger de la pertinence et la rentabilité de son investissement.

L'objectif est de ne pas réaliser d'investissement déficitaire et d'éviter la multiplication des projets concurrents qui se réaliseraient sans concertation.

- **Créer un centre de regroupement logistique**

L'objectif est de permettre aux plateformes ferroviaires de jouer le rôle d'intégrateur géographique et d'assurer ainsi une massification des flux et d'y développer de nouvelles activités.

En effet, une plateforme de fret ferroviaire pourrait être accompagnée de bâtiments de stockage, de conditionnement (co-packing), de centre de distribution ou autre pour devenir une plateforme logistique.

Il est primordial d'intégrer le rail dans un modèle logistique multimodal connecté avec les dessertes existantes.

La gestion de ces infrastructures pourrait être assurée par la CCI Bretagne qui a déjà l'expérience de gestion d'infrastructure déléguée et une bonne connaissance de terrain des entreprises.

- **Créer un espace de dialogue régulier (commissions trimestrielles) entre acteurs-clés du transport de marchandises :**

L'objectif est de créer un dialogue, assurer un recensement des besoins et des forces en présence pour développer un service de fret ferroviaire de qualité répondant aux besoins du marché. En effet, transporteurs, fournisseurs, chargeurs, opérateurs, distributeurs, gestionnaires de l'infrastructure et décideurs politiques pourraient se réunir régulièrement pour lever les blocages, faire émerger de nouveaux projets et avoir une meilleure connaissance des flux.

La CCI Bretagne pourrait jouer un rôle central en prenant l'initiative d'héberger, d'animer ces commissions ou encore d'y être force de proposition.

- **Créer une commission interne au sein de la CCI Bretagne sur le thème de la logistique et des transports :**

L'objectif est de remettre les questions de logistique et de transport au centre des préoccupations des Chambres de Commerce et d'Industrie.

Ces thématiques n'ont, à l'heure actuelle, pas d'espace de proposition dédié au sein de la CCI Bretagne. Or, la question du transport des marchandises est au cœur de la vie de l'entreprise, à la fois pour des problématiques de coût, de positionnement géographique, de part de marché. Il est donc cohérent que les CCI dans leurs missions d'accompagnement des entreprises et d'aménagement du territoire s'emparent pleinement du sujet.

- **Organiser un traitement du fret de courte distance (de proximité) avec une approche combinée entre liaison ferroviaire de longue distance et desserte routière de proximité :**

Le traitement du fret de courte distance par un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) n'apparaît pas pertinent à l'heure actuelle. En effet, pour des raisons de rentabilité et de qualité de service, le groupe de travail préconise plutôt d'organiser ces flux de proximité via le mode routier en s'appuyant sur le réseau des transporteurs bretons.

- **Informer communiquer et diffuser les bonnes pratiques de fret ferroviaire auprès des entreprises bretonnes :**

L'objectif est de développer le recours au fret ferroviaire en Bretagne et ainsi permettre le maintien de certaines activités en difficultés.

Il est important d'alerter les entreprises sur la hausse du coût de transport du mode routier (taxation, carburant, normes environnementales, etc.) et sur les avantages (coût, environnement, etc.) que représente le recours au fret ferroviaire (le kilomètre de traction ferroviaire longue distance est deux à trois fois moins cher que le kilomètre routier).

La CCI de Bretagne pourrait jouer ce rôle d'information via ses réseaux, auprès des syndicats et associations professionnelles.

- **Développer le recours au fret ferroviaire sur des produits et des destinations pertinentes :**

L'objectif est de mettre en cohérence les dessertes avec les lieux de production et les besoins industriels.

Tous les produits ne sont pas adaptés au transport ferroviaire pour des raisons de gabarit, de délais et de qualité du service. C'est pourquoi, il est plus pertinent de travailler avec les produits suivants : vrac agro-alimentaire, matériaux pondéreux, matériaux de construction, eaux minérales et autres boissons, celluloses ou encore les biens manufacturés (NST0, NST1, NST8, NST9).

Les territoires vers lesquels, par expérience, le fret ferroviaire est rentable et efficace, sont les régions Ile-de-France, Rhône-Alpes avec un prolongement vers PACA, Nord-Pas-de-Calais, ou au niveau international le Benelux, l'Espagne, l'Italie (renforcement de la pertinence des dessertes vers Rhône-Alpes) et l'Allemagne.







PARTIE 3

Synthèse des interventions et interviews

Cette partie du document retrace de manière synthétique les éléments qui ont servi de base pour analyser les problématiques et proposer par la suite des actions et préconisations.

Dans un premier temps, le groupe de travail a entendu au cours de nombreuses réunions, les acteurs clés des projets. Cette partie synthétise donc ces interventions (présentations chiffrées des projets, état des lieux et positionnements) qui ont été le socle d'informations nécessaires à la compréhension du sujet.

Pour chaque synthèse le contenu a été soumis à l'intervenant afin de s'assurer de la véracité des propos.

La seconde partie présente les synthèses des entretiens individuels réalisés après la première phase de récolte d'informations, pour approfondir certains sujets et avoir une approche terrain.

3.1. Interventions

SYNTHÈSE N°1

GROUPE DE TRAVAIL « BRETAGNE À GRANDE VITESSE »

6 février 2012 - Conseil régional de Bretagne : Gérard LAHELLEC

Contact : Gérard LAHELLEC, vice-président du Conseil régional de Bretagne, en charge de la mobilité et des transports. Mail : gerard.lahellec@region-bretagne.fr - Téléphone : 02 99 27 10 10.

Le projet Bretagne à Grande Vitesse comprend :

- La construction d'une nouvelle Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Le Mans et Rennes, ce qui représente 214 km de voie nouvelle entre Connerré et Cesson-Sévigné ainsi qu'un certain nombre de raccordements (32 km) et la virgule de Sablé-sur-Sarthe.

Les travaux débutent en 2012 et la mise en service est prévue pour début 2017.

Coût	Part de l'Etat	Part de RFF (maître d'ouvrage)	Part des régions	Part des départements	EPCI
3.4 milliards d'euros	1 milliard	1.4 milliard	Bretagne : 655 millions Pays de la Loire : 86.9 millions	CG Ille-et-Vilaine : 43.7 millions CG Finistère : 46.3 millions CG Morbihan : 34.3 Millions CG Côtes d'Armor : 31 Millions	Rennes Métropole : 43.7 millions Pays de Saint-Malo : 4.4 millions

- Un projet appelé « Bretagne Ouest à Grande Vitesse » : sa réalisation devrait être coordonnée avec la mise en service de la LGV début 2017. Il comprend :

- La modernisation (suppression de passages à niveau, ouvrages d'art, renforcement, signalisation, sécurité...) des voies Rennes-Brest et Rennes-Quimper, ce qui représente 364 millions d'euros répartis entre Etat, Région, Conseil généraux, et FEDER.
- La désaturation de la gare de Rennes (modernisation de voies, équipements supplémentaires) qui représente entre 100 et 150 millions d'euros. Début février, un accord de 107 millions d'euros a été trouvé pour l'aménagement d'une nouvelle gare à Rennes, entre Rennes métropole, la ville de Rennes (31 M d'euros), la SNCF (31 M d'euros), la Région Bretagne (25 M d'euros), l'Etat (10 M d'euros), le Conseil général d'Ille-et-Vilaine (5 M d'euros) et RFF (5 M d'euros).

- L'aménagement de 10 pôles d'échanges multimodaux (PEM) est prévu sur les communes de Brest, Morlaix, Guingamp, Saint-Brieuc, Rennes, Redon, Vannes, Auray, Lorient et Quimper. Pour la plupart les études préalables sont déjà réalisées. Dans notre département, la démarche est bien avancée avec la signature d'un contrat de pôle de 25 millions d'euros pour la PEM de Saint Brieuc financé à 55 % par la Ville et l'Agglomération (début des travaux 09/2013). Un second contrat de pôle de 21 millions d'euros a été signé pour la PEM de Guingamp (début des travaux 09/2013). L'objectif est que tous ces équipements soient opérationnels pour début 2017.

Objectifs du projet :

Le premier objectif annoncé est de « mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris », en parallèle l'objectif est de diffuser en tout point du territoire breton les gains d'accessibilités réalisés.

Derrière ce gain en accessibilité temps, il y a aussi la problématique de l'augmentation de la fréquence et du nombre de trains. Sur ce point, la Région table sur un triplement du trafic. Cependant, seul RFF fixe le montant des péages (inconnu aujourd'hui) et c'est cette variable qui va déterminer l'augmentation (ou non) de l'offre et du nombre de trains qui circuleront. La marge de manoeuvre de la Région (et SNCF) reste limitée sur ce point.

Autres projets et investissements régionaux liées au projet BGV :

Le Conseil régional de Bretagne réalise d'autres investissements en lien avec ce projet. En effet 200 millions d'euros sont alloués à l'achat de trains pour permettre une densification de l'offre et maximiser la diffusion du projet BGV.

De plus, le développement de la carte Korrigio permet d'héberger de nombreux services afin d'adapter l'offre billettique aux problématiques d'intermodalité. Ainsi, il est possible de changer de mode de transport en utilisant une seule carte.

De nombreux projets locaux de modernisation sont à l'étude et la Région pourrait intervenir financièrement si un équilibre économique est trouvé (Saint-Brieuc-Auray, l'axe Dinan-Pleudihen, Carhaix-Guingamp, Guingamp-Paimpol).

Desserte des territoires plus isolés (TER) :

Les territoires plus isolés bénéficieront du gain d'accessibilité via une densification du réseau de bus et la coordination des différents modes de transport, avec l'objectif de 3 h de Paris pour tous les territoires.

Opportunités et marges de manoeuvres pour les acteurs économiques

Les opportunités économiques sont nombreuses et G. LAHELLEC rappelle que le Conseil régional et les autres acteurs institutionnels ont besoin des entreprises pour alimenter les dynamiques de projet.

Ces dynamiques peuvent s'appuyer sur plusieurs leviers : l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux et les gains d'accessibilité. La marge de manoeuvre la plus importante se situe dans la construction d'une dynamique autour du fret ferroviaire. En effet, les acteurs économiques (transporteurs) doivent saisir cette opportunité d'aménagement pour mutualiser leurs coûts et développer une offre coordonnée.

+ En savoir plus :

Site du Conseil Régional Bretagne / Site de la CCI 22

SYNTHÈSE N°2

GROUPE DE TRAVAIL «BRETAGNE À GRANDE VITESSE»

6 février 2012 - SNCF : Jean-Philippe DUPONT

Contact : Jean-Philippe DUPONT, Directeur régional SNCF, Membre du Conseil économique social et environnemental régional (rapporteur sur le projet BGV). Mail : jean-philippe.dupont@sncf.fr - Téléphone : 02 99 29 11 10.

Etat des lieux de l'offre TGV et de la fréquentation des voyageurs :

• Fréquentation globale annuelle 2011 des gares

En 2011, la fréquentation globale annuelle des gares costarmoricaines était de 1,3 million pour Saint-Brieuc, 600 000 pour Guingamp, 500 000 pour Lamballe et 200 000 pour Lannion.

INFOGRAPHIE SEPTEMBRE 2010
RÉSEAU DES AGENCES D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT DE BRETAGNE
Source SNCF



Figure 4 : Fréquentation globale annuelle 2011 des gares

- **Nombre d'allers retours quotidiens vers Paris**

En 2009, le nombre d'allers retours quotidiens vers Paris était de trois en gare de Lamballe, neuf en gare de Saint-Brieuc, huit en gare de Guingamp, deux en gare de Plouaret et d'un en gare de Lannion uniquement l'été et le week-end.

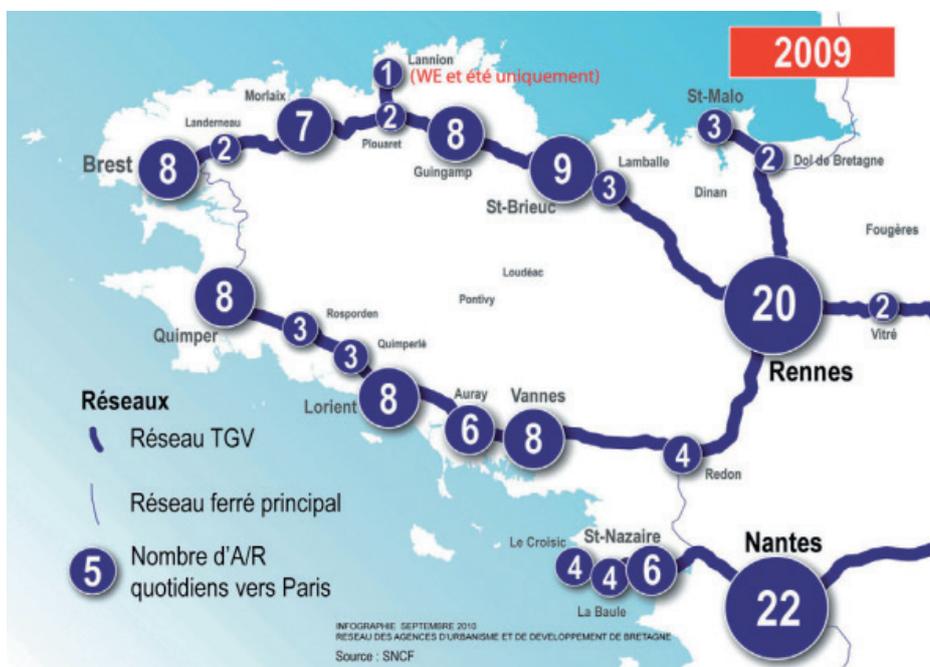


Figure 5 : Nombre d'allers retours quotidiens vers Paris

Prévisions de croissance de l'offre et de la fréquentation voyageurs :

- **Fréquentation voyageurs :**

Pour déterminer le nombre de voyageurs supplémentaires qu'il y aura en 2020 sur le réseau, la SNCF se base sur un modèle prix-temps et sur les prévisions de croissance démographique. La prise en compte de ces éléments permet de tabler sur une croissance de + 40 % (plus de la moitié dû au projet BGV) du trafic actuel de voyageurs, d'ici à 2020.

- **Evolution de l'offre TGV :**

L'offre que développera la SNCF sera directement liée aux coûts des péages appliqués par RFF. En effet, le péage représente 35 % du prix du billet que paie le voyageur (15 % pour le coût énergétique), et si l'on raisonne dans le modèle prix-temps les voyageurs seront d'autant plus réticents à utiliser le TGV en cas de tarification élevée. Donc un péage élevé (prix du billet élevé) risque de ralentir le développement de fréquentation voyageur lié aux gains d'accessibilité temps (projet BGV). Ainsi, la croissance de l'offre TGV dépendra de la croissance de la fréquentation de voyageurs.

RFF doit mettre le curseur (prix du péage) suffisamment bas pour ne pas ralentir le développement du trafic. Ce constat est aussi vrai pour les transporteurs qui souhaitent développer le fret ferroviaire.

L'objectif de la SNCF reste d'accroître son offre TGV en s'appuyant sur la croissance démographique importante de la région Bretagne.

Préconisations du CESER pour les acteurs économiques :

Le Conseil Economique Social et Environnemental Régional (CESER) a réalisé un rapport fin 2011 qui a pour objectif d'identifier les leviers mobilisables pour faire de ce projet ambitieux un outil d'aménagement et de développement des territoires en Bretagne.

Voici quelques préconisations qui visent à accroître l'attractivité économique du territoire, issues de ce rapport :

- Démarcher les entreprises afin qu'elles localisent une partie de leur activité en Bretagne.
- Attirer et fixer les acteurs de la recherche et de l'enseignement supérieur en Bretagne.
- Veiller à ce que les péages d'infrastructures, qui se répercutent sur les tarifs, n'augmentent pas au point de perdre le bénéfice des efforts réalisés en termes d'accessibilité physique.
- Véhiculer l'image positive de l'amélioration de l'accessibilité régionale dans les démarches de marketing territoriale.
- Communiquer auprès des entreprises « dès le premier coup de pioche ».
- Coordonner les acteurs du tourisme afin de proposer des produits touristiques complémentaires et de mutualiser les campagnes de communication.
- Commencer les campagnes de communication touristique quelques mois avant la mise en service.

Clubs TGV et participation des acteurs économiques :

J.P. DUPONT a rappelé, concernant la desserte ou les services proposés (à bord et en gare), que rien n'est arrêté aujourd'hui. Il sollicite donc les acteurs économiques (partie importante des voyageurs) pour exprimer leurs besoins afin de proposer un service cohérent.

Il propose de créer un espace d'échange d'informations et d'idées entre le monde économique et politique : les Clubs TGV. Certains sont déjà constitués, et progressivement il y aurait 5 Clubs à l'échelle de la Bretagne.

SYNTHÈSE N°3

GRUPE DE TRAVAIL «BRETAGNE À GRANDE VITESSE»

9 mars 2012 - Côtes-d'Armor Développement : Thierry CONNAN

Contact : Thierry CONNAN, Responsable Mission Territoires au sein de l'agence Côtes-d'Armor Développement, co-auteur de l'étude produite par les agences d'urbanisme et de développement de Bretagne « Les Territoires bretons et le Projet Bretagne à Grande Vitesse ». Mail : tconnan@cad22.com - Téléphone : 02 96 58 06 61.

Objectifs et méthodologie de l'étude « Les Territoires bretons et le Projet Bretagne à Grande Vitesse » :

L'objectif de cette étude a été d'anticiper les retombées en termes d'accessibilité et de sensibilité économique des territoires bretons au projet Bretagne à Grande Vitesse.

Les résultats de l'étude sont basés sur des réunions de travail, des enquêtes et des entretiens individuels auprès d'acteurs bretons et parisiens : chefs d'entreprises (PME-PMI, industries, grands groupes, services aux entreprises, tourisme...), professionnels de l'immobilier, enseignants, chercheurs, acteurs culturels... De plus, un travail de benchmarking a été réalisé auprès d'autres territoires concernés également par la grande vitesse ferroviaire.

L'accessibilité TGV des territoires bretons :

• L'accessibilité TGV des territoires bretons (aires urbaines)

60 % de la population bretonne bénéficient d'un accès « direct » au TGV et, demain à la LGV (< à 20 minutes). Parmi les 40 % restant, 33,5 % se situent dans un espace rural. En combinant le temps de trajet et la fréquence des trains, il est possible de déterminer un «indice d'accessibilité». La comparaison de cet indice entre 2009 et 2015 (avec l'arrivée de la LGV) montre que, sur 19 aires urbaines bretonnes, Saint-Brieuc occupe la 2^e place, Guingamp la 5^e, Lamballe la 7^e et Lannion la 18^e.

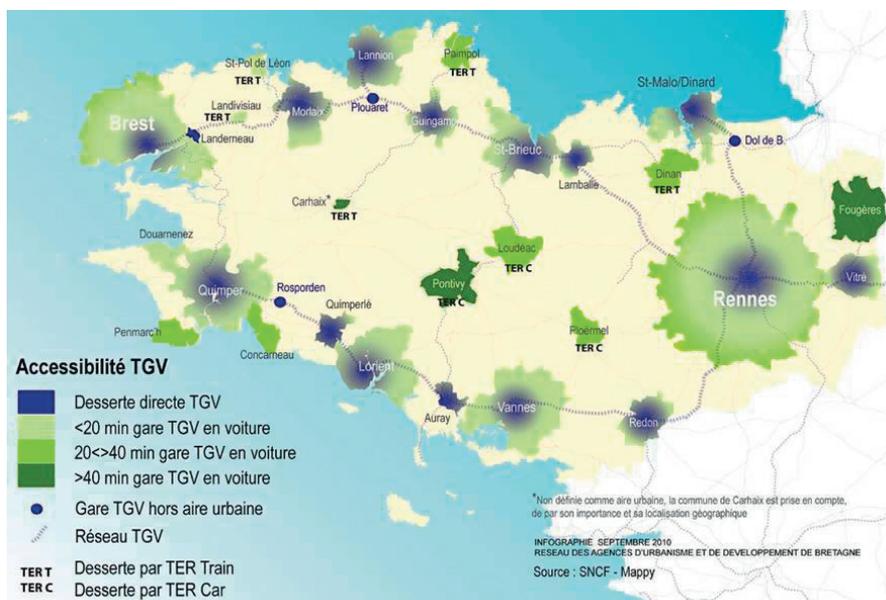


Figure 6 : L'accessibilité TGV des territoires bretons (aires urbaines)

La sensibilité économique des territoires Bretons au TGV :

Les analyses et enquêtes ont confirmé que les secteurs tertiaires et touristiques sont les plus réactifs à l'effet TGV et, a fortiori, BGV. Pour mesurer la sensibilité économique des territoires bretons à l'effet BGV, les auteurs de l'étude s'appuient sur deux critères : le poids du secteur touristique ainsi que des cadres des fonctions métropolitaines. Les résultats montrent qu'en Côtes-d'Armor, deux territoires ont une sensibilité économique élevée (les Pays du Trégor-Goëlo et de Saint-Brieuc), deux territoires ont une sensibilité moyenne (Pays de Dinan et du Centre-Ouest-Bretagne) et deux ont une sensibilité plutôt faible (Guingamp et Lamballe). Une analyse plus précise montre que certains secteurs d'activités sont plus concernés que d'autres par « l'effet BGV » : tertiaire supérieur, recherche, enseignement, services aux entreprises, grands groupes, tourisme, culture.

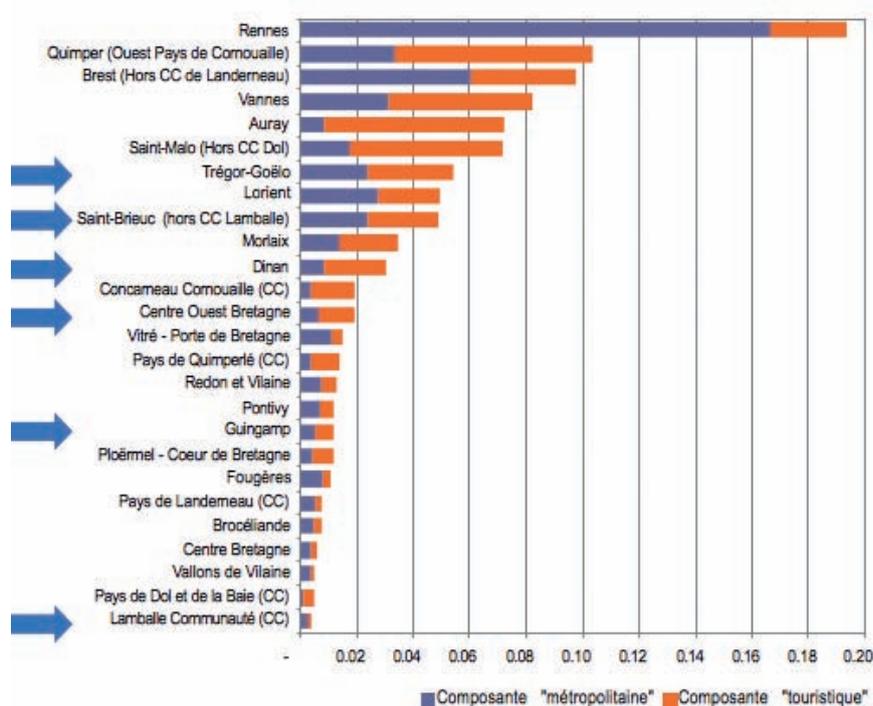


Figure 7 : Indice de sensibilité économique des territoires bretons au TGV

Résultats et propositions issues des enquêtes et des groupes de travail :

Les acteurs interrogés considèrent que le projet permettra un gain d'attractivité économique et résidentielle du territoire.

Les établissements d'enseignement supérieur et de recherche bénéficieraient également d'une attractivité plus forte. Cependant, les acteurs enquêtés précisent que certaines conditions sont nécessaires comme la modernisation de l'offre et la mise en réseau des établissements.

Afin d'optimiser l'aménagement des gares et pôles d'échanges, il convient également, selon l'enquête, de prévoir l'aménagement de locaux tertiaires, de capacités d'accueil hôtelières (moyen et haut de gamme) et le développement de services de bien-être (restauration, commerces, culture, loisirs...).

Pour les acteurs interrogés, le projet doit aussi permettre de faire évoluer les pratiques touristiques : développement des courts séjours et du tourisme d'affaires (avec un risque de concurrence entre les différentes agglomérations bretonnes). Ils précisent également que l'effet TGV n'est pas suffisant pour assurer un développement touristique. Il faut, en parallèle, améliorer l'offre, l'information touristique et l'interconnexion des moyens de transport vers les sites touristiques.

Concernant l'offre et les services TGV, ces mêmes acteurs préconisent des fréquences supplémentaires, des horaires adaptés (journée complète à Paris), le développement de nouvelles offres (TGV-parking, forfait week-end), une connexion intermodale efficace, un accès rapide aux aéroports parisiens. Concernant les services à bord des trains et en gares, il apparaît, par exemple, important d'assurer la continuité numérique, d'améliorer les espaces de travail en gare et à bord, de développer une offre de location de véhicule et de taxi...

Les enseignements issus de l'analyse d'autres territoires :

L'analyse des effets « LGV » sur d'autres territoires montre que les conséquences positives se manifestent en termes d'image, de renouvellement urbain, de réorganisation spatiale des agglomérations, de développement économique et démographique.

Ces évolutions et effets bénéfiques sont toutefois variables selon les territoires et on ne constate pas de relation systématique de causes à effets, la stratégie d'accompagnement restant primordiale.

L'effet démographique se caractérise, dans la plupart des cas, par un accompagnement des tendances existantes mais pas par un bouleversement majeur. Concernant la mobilité des populations, dans les zones intermédiaires (de 1 h 30 à 3 h de Paris), le TGV gagne d'importantes parts de marché sur les autres modes de transport. Cet effet est maximal autour de 2 h. Pour les zones situées à plus de 3 h de Paris, on constate, à l'inverse, peu d'effets liés à la diminution du temps de parcours.

Concernant les effets sur les prix de l'immobilier résidentiel, il est également difficile d'établir une règle. Cependant, on observe une augmentation des prix liée à plusieurs facteurs tels le choix de cadres, de professions libérales ou, encore, d'activités tertiaires de s'implanter à proximité des gares. Cette hausse de prix intervient en général sur une période de deux ans avant et après l'arrivée de la LGV. L'étude confirme également que l'effet LGV sur la ville se limite à un périmètre de 500 m environ autour des gares.

Concernant les retombées économiques, on peut citer quelques réussites (Le Mans, Tours...) mais aussi des échecs (Reims...). Les projets de développement économique aux abords des gares prennent la forme d'opérations immobilières (quartiers d'affaires, locaux tertiaires, bureaux, services...) mais souvent ce sont des entreprises locales, parfois sans usage particulier du TGV qui réinvestissent ces locaux et les quartiers rénovés.

De manière générale, « une LGV peut ... être considérée comme un vecteur d'accélération des évolutions économiques des agglomérations qu'elle dessert aussi bien positivement que négativement... les effets de la LGV ne se manifestent qu'en présence de potentialités locales ». « En finir avec les effets structurants », Jean-Marc OFFNER, Traits urbains, Décembre 2009, FNAU.

+ En savoir plus :

Etude complète disponible sur...

Site Côtes d'Armor Développement / Site de la CCI 22

SYNTHÈSE N°4

GROUPE DE TRAVAIL « BRETAGNE À GRANDE VITESSE »

9 mars 2012 - St-Brieuc Agglomération / Ville de St-Brieuc : Claude RIBIERAS

Contact : Claude RIBIERAS, Directeur Général adjoint de la mairie de Saint-Brieuc et Directeur Général des services de Saint-Brieuc Agglomération, en charge du pôle d'échanges multimodal et du projet TEO (Transport Est-Ouest – Bus à Haut Niveau de Sécurité). Mail : cribieras@saintbrieuc-agglo.fr - Téléphone : 02 96 77 20 83.

Cadre général du projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) :

Ce projet de PEM s'inscrit dans le cadre général du Projet de territoire (2009), de l'agglomération briochine. Il a pour objectif de « Permettre à chacun d'être mobile sur le territoire en optimisant l'espace, les moyens de communication et en réduisant les nuisances environnementales est un enjeu qui s'impose. »

Les enjeux du projet de territoire sont nombreux. Il s'agit de recomposer un équilibre entre les modes de déplacements, de structurer la mobilité vers et dans l'agglomération et la ville, d'articuler tous les projets de déplacements, de renforcer l'attractivité de la ville et de l'agglomération et de concevoir le secteur gare comme un lieu au cœur des trajectoires urbaines.

Concernant le PEM, les enjeux et objectifs sont d'accueillir de façon optimale les voyageurs attendus à l'horizon de la mise en service de Bretagne Grande Vitesse, favoriser un accès rapide à la gare par les différents modes de transport, faciliter les échanges intermodaux au droit de la gare, contribuer à l'élaboration d'un projet global d'aménagement et de développement du quartier de la gare. Un contrat de pôle de 24 millions d'euros environ a été signé le 14 octobre 2011 (premier en Bretagne).

	Agglo/ Ville	Etat	Région Bretagne	Conseil général des Côtes d'Armor	SNCF	RFF
Coût total 21 459.000 M €	10.672 M €	2.56 M €	4.66 M €	1.2 M €	1 M €	1,36 M €
Coût total avec local commande télécom RFF 24 459.000 M €	13.672 M €	2.56 M €	4.66 M €	1.2 M €	1 M €	1,36 M €
	55,90 %	10,47 %	19,05 %	4,90 %	4,09 %	5,59 %

Figure 8 : Répartition financière du contrat de pôle (estimations)

Calendrier et nature du projet de PEM :

Le projet sera déployé en trois phases :

- L'aménagement Sud et passerelle (2012-2014).
- L'aménagement Nord et ferroviaire (2014-2016).
- La phase opérationnelle ZAC (à partir de 2014/2015). La mise en service sera coordonnée avec celle du projet BGV et du projet TEO (cf. suite) début 2017.

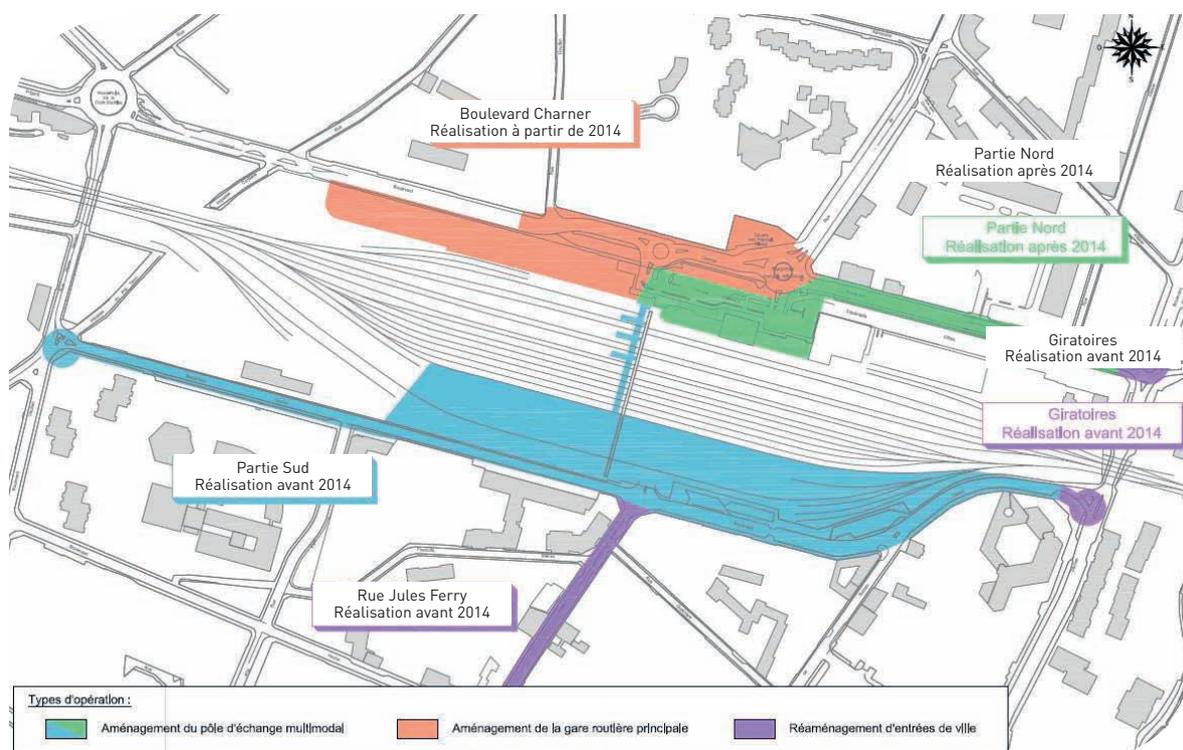


Figure 9 : Plan d'aménagement de la ZAC gare

Dans la partie sud, le projet prévoit une mutation des espaces ferroviaires (Sernam) en espace public accueillant (parvis). Ensuite, le projet prévoit la mise à double sens du boulevard Carnot et l'aménagement de la rue Ferry pour assurer le lien avec la partie sud (quartier Robien). Du foncier sera disponible dans cette partie sud pour accueillir des bureaux et des activités de service.

L'aménagement de ce PEM prévoit aussi une nouvelle organisation du stationnement (en surface et souterrain) principalement positionnée au sud de la gare avec environ 450 places de parking.

Dans la partie nord, un parking souterrain d'environ 300 places est presque déjà réalisé. Toujours au nord de la gare ferroviaire, on prévoit la création d'une gare urbaine (routière, BUS, TEO) et d'espaces de qualité, certains dédiés au déplacement piétonnier.

Pour assurer le lien entre le nord (priorité aux transports en commun) et le sud (priorité aux voitures), le projet prévoit la création d'une liaison urbaine (mail couvert).

Quelques exemples de réalisations :



Le Projet TEO (Transport Est-Ouest), comme pilier de l'intermodalité :

L'objectif est de renforcer la desserte, la fréquence, la régularité, la vitesse commerciale et le confort des transports pour assurer une meilleure connexion entre les différents quartiers et équipements du territoire. Ce projet aura aussi pour effet d'accompagner et de structurer le développement urbain (ex : Quartier de la Gare, Quartier Plaines Villes, Quartier Balzac, site universitaire, centre-ville).

Une partie de la ligne de 8 km sera en site propre. De plus, pour assurer un véritable transfert modal (voiture/TEO/TUB/train), il est prévu de créer des parcs relais aux extrémités de la ligne afin de faciliter les échanges entre centre/gare et périphérie.

Selon le scénario retenu, il y aurait 8 100 voyageurs/jour sur cette ligne. Le phasage prévoit la réalisation finale des travaux (commencé en 2011) pour 2018.

Ligne = 8 Km Stations = 21 Parcs relais = 2 Fréquence = 8 min toute la journée



Figure 10 : Plan de ligne TEO

Le montant global du projet est estimé à 51,2 millions d'euros qui seront financés par le versement transport (qui devrait augmenter plafonnement légal 1,8 %) et le budget de l'agglomération.

+ En savoir plus :

Site de St-Brieuc Agglomération / Site de la CCI 22

SYNTHÈSE N°5

GRUPE DE TRAVAIL « BRETAGNE À GRANDE VITESSE »

18 avril 2012 - CCI de Bretagne : Claire GODIN

Contact : Claire GODIN, Responsable du pôle aménagement du territoire. Présentation de l'étude : Potentialités et conditions de redéploiement pérenne du fret ferroviaire en Bretagne. L'étude s'est appuyée sur des analyses documentaires et des entretiens avec une cinquantaine d'entreprises (chargeurs, transporteurs notamment) mais aussi avec des porteurs de projets. Mail : claire.godin@bretagne.cci.fr - Téléphone : 02 99 25 41 64.

Contexte géographique, économique réglementaire et environnemental :

Si l'on s'intéresse au **contexte géographique**, on observe que les corridors de transport et les nœuds logistiques (banane bleue) se sont décalés vers l'est en quelques années, ceci éloignant un peu plus la péninsule bretonne des centres de distribution.

Autre spécificité bretonne : le poids des industries agroalimentaires et leur implantation qui génèrent des flux de marchandises majoritairement diffus, fractionnés et réalisés sur de courtes distances.

La densité industrielle du territoire n'apparaît pas suffisante pour que le fret se redéploie par simple création de l'offre : c'est pourquoi le partage des capacités, des équipements et la multimodalité sont des clés importantes pour dynamiser ces activités de transport.

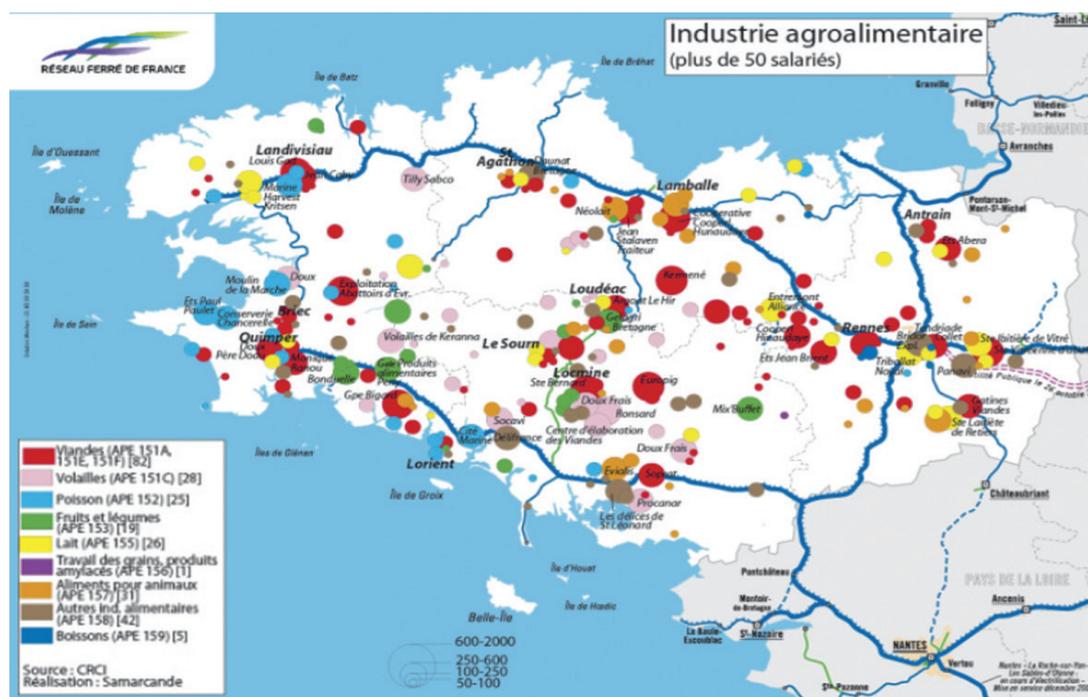


Figure 11 : Implantation des IAA diffuse en Bretagne

Plusieurs éléments de **contexte réglementaire et environnemental** obligent à réfléchir aux solutions alternatives au transport par route et plus particulièrement au fret ferroviaire.

Parmi ceux-ci, citons la hausse du coût du carburant, les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement dont celui de faire passer la part des transports ferroviaires et fluviaux de marchandises de 14 à 25 % d'ici à 2022, les ambitions européennes (livre blanc) ou encore de la création des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA, instrument à la disposition des collectivités locales pour réduire la pollution atmosphérique liée à la circulation routière en zone urbaine et donc frein au transport routier).

Le contexte économique tend également à faire évoluer les modes de transports. Par exemple, le développement du e-commerce conduit à une multiplication des fréquences de transport tout comme les stratégies de la grande distribution, qui sont dans la même logique.

Etat des lieux des modes de transport, quelle place occupe le fer ?

Le constat est clair : le mode routier prédomine. Certains éléments vont venir accompagner ou endiguer cette dynamique. (En Europe, les volumes transportés par la route entre 2004 et 2010 ont été environ 5 fois plus importants que ceux transportés par le fer).

La prédominance du mode routier s'explique par sa capacité à répondre à la structure des échanges terrestres majoritairement diffus, fractionnés et réalisés sur de courtes distances (services de « porte à porte »). A l'inverse, les modes alternatifs au routier devraient être dynamisés avec la mise en place mi-2013 d'une écotaxe sur les poids lourds (environ 12 centimes/km).

Concernant le mode maritime, on observe une croissance du commerce maritime (trafic conteneurs : 200 millions en 1985, plus d'1 milliard en 2006). Cependant, ce n'est pas un mode concurrent du fer, il a plutôt un effet dynamisant. C'est pourquoi, plusieurs ports bretons ont engagé des travaux de réfection de leurs voies ferrées.

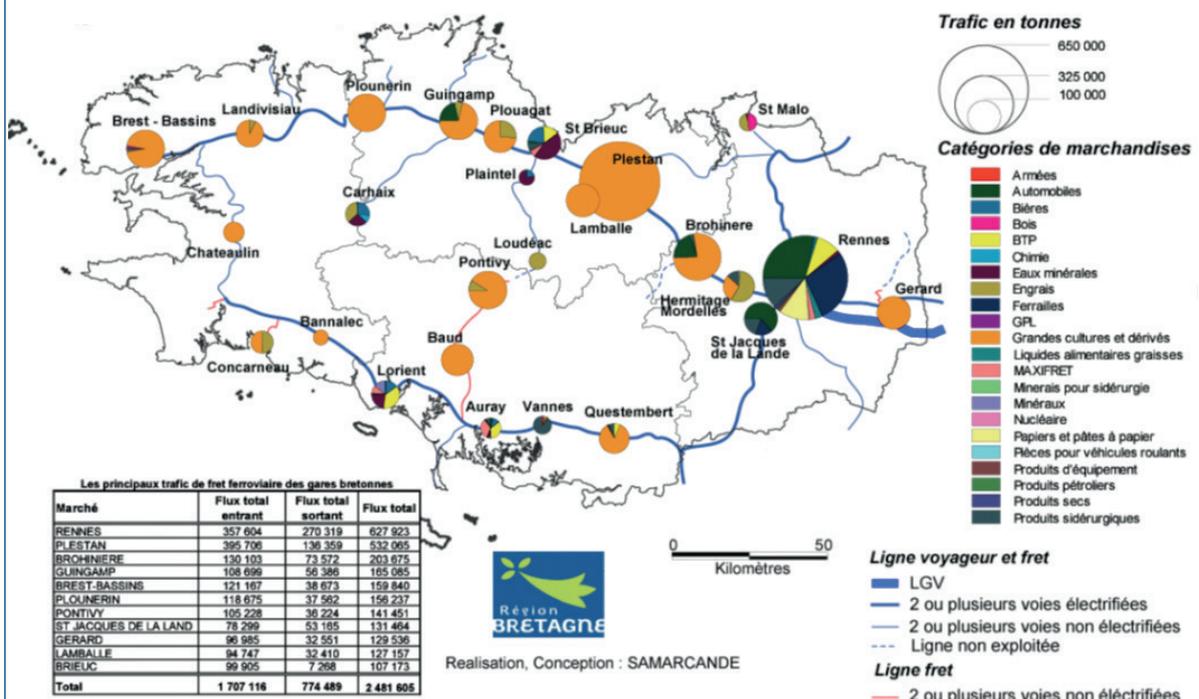


Figure 12 : Principales gares de fret en Bretagne (plus de 20 000 t)

Pour ce qui est du fret ferroviaire...

...En 2006, on observe un trafic total de 2,3 millions de tonnes (Mt) en entrées (principalement des céréales), ces flux s'effectuant pour la plupart au profit des entreprises embranchées à l'axe nord.

En termes d'évolution, le déclin constaté du fret ferroviaire s'explique notamment par l'évolution structurelle de l'économie européenne, le manque d'investissement sur le réseau, (actuellement en cours de rattrapage) et une perte d'efficacité de ce dernier.

Si traditionnellement ce mode de transport est décrit comme plus pertinent sur des transports de matières lourdes, réguliers et sur de longues distances, les mutualisations, la saturation des contenants, l'utilisation intensive des voies et les trains longs, permettent de le rendre plus compétitif sur de courtes distances.

Concernant les flux de marchandises bretons (carte ci-dessous), l'étude a recensé un potentiel de développement du transport combiné vers l'Ile-de-France, la région Rhône-Alpes prolongée vers la PACA et le Nord-Pas-de-Calais. Ces opportunités inter-régionales sont d'autant plus pertinentes qu'elles sont couplées à des opportunités internationales vers le Benelux, l'Espagne, l'Italie et l'Allemagne.

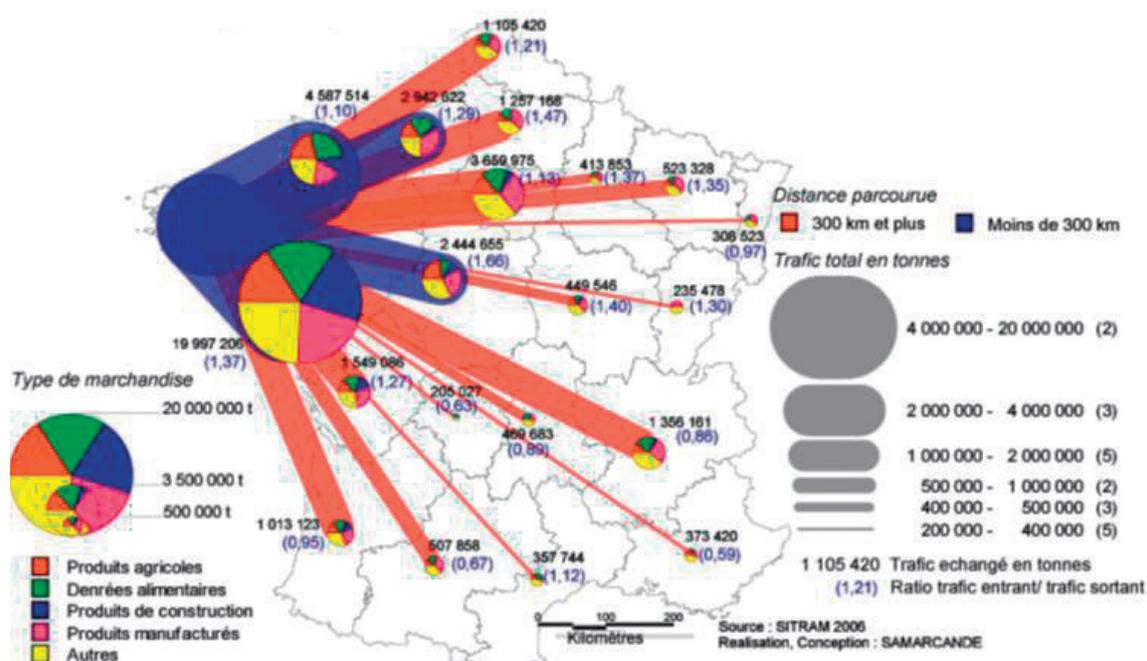


Figure 13 : Flux de marchandises inter-régional

Les pouvoirs publics ont, en outre, exprimé une volonté de dynamiser les modes alternatifs à la route. Cela s'est traduit, pour l'Etat en 2009, par l'engagement national pour le fret ferroviaire (7 milliards d'euros). Depuis le début de l'année, le Conseil régional a mis en place une aide aux transporteurs routiers pour l'acquisition de matériel de transport combiné rail-route (133 000 euros ont été alloués à 4 entreprises). La SNCF envisage de mettre à disposition un fond de développement territorial de 20 à 30 millions d'euros pour favoriser l'émergence de nouveaux acteurs. RFF a aussi débloqué une enveloppe de 8 millions d'euros par an pour aider les Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) à remettre à niveau les petites lignes de fret. Enfin le transfert de responsabilité des voies portuaires de RFF vers la Région constitue indéniablement une opportunité supplémentaire en jouant la carte de la complémentarité des ports bretons (générateurs de flux de marchandises) et des terminaux ferroviaires (réserves foncières disponibles).

Panorama des acteurs en place :



Figure 14 : Projet de développement de plateforme

Cette carte présente à la fois les opérateurs qui réalisent des flux de marchandises utilisant le réseau ferré breton ainsi que les projets de développement en cours (carte non exhaustive). Parmi les projets, on peut citer Saint-Martin-des-Champs (flux Morlaix–Rungis), Montauban-de-Bretagne, Guingamp, Lamballe, Vitré.

Les préconisations issues de l'étude :

La première préconisation est d'établir et accompagner un schéma ferroviaire régional partagé et porté, l'objectif étant d'établir des points de convergences entre les projets en cours pour y apporter une cohérence régionale, pour mutualiser les coûts et éviter la concurrence intra-régionale des projets. La seconde vise à soutenir le projet de transport combiné Rennes – Mâcon – Lyon et favoriser les conditions de succès pour structurer l'avenir du ferroviaire en Bretagne en créant une vitrine, un projet exemplaire facteur d'entraînement vis-à-vis d'autres entreprises, chargeurs (notion de dynamique vertueuse).

Ensuite il apparaît souhaitable de soutenir la réflexion sur les plates-formes en Bretagne en lien avec les projets Feedsim et Combiwest, tout en recherchant encore la mutualisation.

Enfin, il apparaît indispensable d'aider à la montée en compétences ferroviaires des entreprises bretonnes pour atteindre une maturité logistique dans ce domaine (pas de démarche de mutualisation des flux, de report modal, sans avoir au préalable travaillé sur sa propre logistique interne).

En conclusion, et dans un contexte de financement public particulièrement contraint, il apparaît indispensable de favoriser la rencontre des besoins des entreprises avec le projet de territoire car l'infrastructure ne crée pas à elle seule l'activité, c'est l'activité qui entraîne la création de l'infrastructure.

+ En savoir plus :

Site de la CCI Bretagne / Site de la CCI 22

SYNTHÈSE N°6

GRUPE DE TRAVAIL « BRETAGNE À GRANDE VITESSE »

14 mai 2012 - Combiwest : Raymond BLOUET

Contact : Raymond BLOUET, Directeur général de Combiwest, SAS qui propose différents services (opérateur de transport combiné, commissionnaire de transport et opérateur ferroviaire de desserte locale). Mail : raymond.blouet@combiwest.com - Téléphone : 02 99 04 90 60.

Combiwest : historique

Société par Action Simplifiée (SAS) créé en 2009, Combiwest est à l'origine un projet porté par la coopérative Le Gouessant, client historique du fret ferroviaire en Bretagne et premier client en France à confier en 2006, la totalité de son trafic (350 trains / an) à une entreprise ferroviaire privée (EURO CARGO RAIL). Ce projet est, dès le départ, soutenu par la SICA de Saint-Pol de Léon en étant le premier actionnaire de Combiwest. Le groupe PRE VISION (Michel EMILY) accompagne le développement et la montée en puissance de l'entreprise.

Depuis mars 2010, Combiwest est candidat autorisé sur le Réseau Ferré National (RFN), ce qui lui permet de réserver directement ses sillons (loués à l'année) auprès de RFF.

L'activité :

L'entreprise assure un service de transport combiné rail-route depuis mars 2011 sur l'axe Rennes – Mâcon – Lyon. Cette activité représente 10 trains par semaine (traction électrique) de 1 500 tonnes et 750 m de long qui roulent à 120 km/h (taux de remplissage actuel de 75 %).

Un volume de 10 000 UTI intermodal a été transporté en 2011 sur une distance routière moyenne de 800 km (20 000 UTI en 2012 sur le même axe).

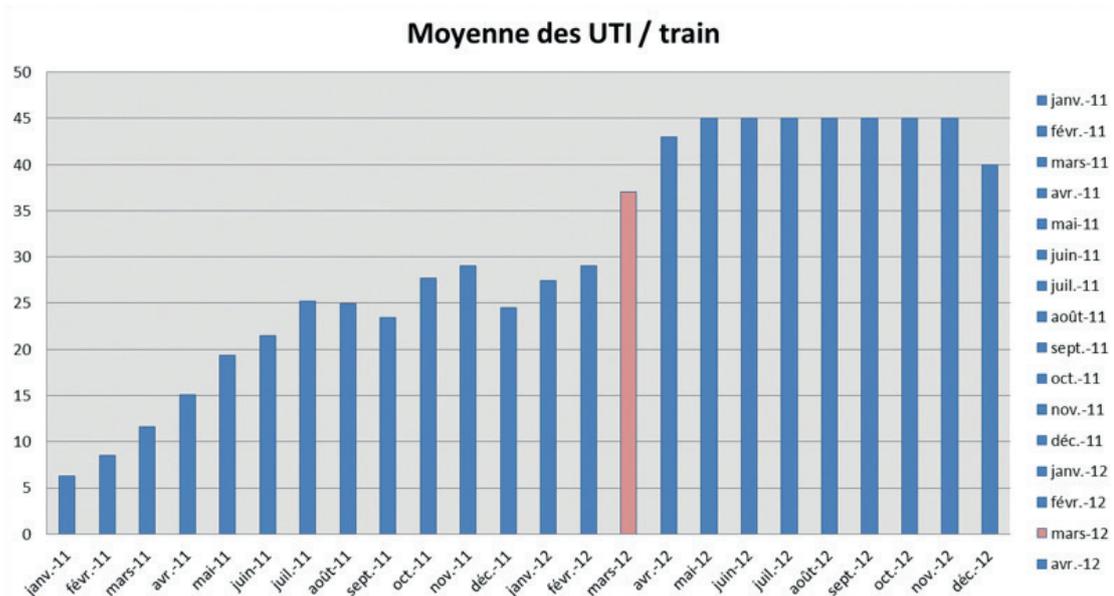


Figure 15 : activité Combiwest

Soit 450 000 litres de gazole et 1 500 tonnes de CO₂ économisés par mois.

Aujourd'hui, le trafic est d'environ 400 caisses par semaine, soit environ dix trains par semaine.

Outre le service de transport combiné rail-route, Combiwest a une offre intégrée sur chaque étape de la chaîne logistique. En effet, l'entreprise loue et gère des caisses mobiles et châssis routiers, mais elle est aussi opérateur de desserte terminale.

Dans le sens Rhône-Alpes vers Bretagne, il s'agit principalement de papiers et cartons pour l'imprimerie et l'emballage, de liquides, de mâchefers, de matériaux de construction et de produits industriels.

Les freins et blocages :

Quelques éléments tendent à freiner le développement de cette activité.

En effet, l'environnement commercial a perturbé l'activité début 2011. La filiale (Novatrans) de l'opérateur historique a fait en sorte d'être présente sur cette activité quitte à faire rouler des trains vides.

Ensuite, on observe une multiplication des travaux de rénovation du réseau ferré, souvent réalisés sur des tranches horaires de circulation des trains de marchandises.

Enfin, le marché étant peu concurrentiel, il est difficile d'acheter un certain nombre de services (location de locomotives et de wagons).

Les projets de développement :

Cette carte détaille les projets de développement de ligne. L'entreprise souhaite réaliser une connexion de la ligne Rennes - Lyon sur Morlaix et Marseille, ouvrir une deuxième ligne Château-Gontier - Le Mans - Lyon, ouvrir une troisième ligne Brest - Morlaix - Rennes - Rungis.

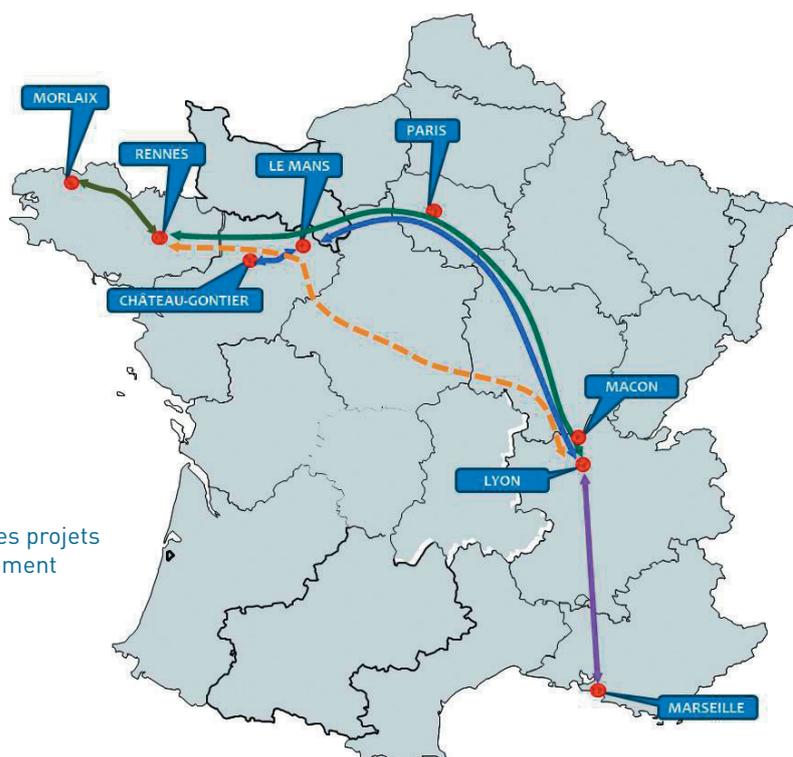


Figure 16 : Les projets de développement

Ensuite, Combiwest souhaite réaliser un développement de son matériel et des infrastructures. A ce titre, ils réfléchissent à investir sur des wagons surbaissés et locomotives bi-mode (diesel et électrique).

L'entreprise a aussi pour projet le développement de caisses 53' qui améliorerait la productivité de 18 % par rapport aux caisses 45'.

Préconisations et pistes d'amélioration :

Il existe plusieurs pistes d'amélioration à court et moyen terme.

Il apparaît indispensable que le trafic du fret ferroviaire soit pris en compte dans le calendrier des travaux de RFF afin de minimiser les perturbations de l'activité des opérateurs.

Ensuite, il serait intéressant de communiquer auprès des transporteurs, des chargeurs et des groupes de distribution, sur les opportunités que représente le transport combiné rail-route (diminution des coûts et amélioration du bilan carbone).

Enfin, il apparaît pertinent d'acquérir des machines bi-mode pour bénéficier des gains de temps que permettront les LGV (en cours de réalisation et existantes) et s'ouvrir à plus de perspectives géographiques de marché.

+ En savoir plus :

Site de Combiwest / Site de la CCI 22

SYNTHÈSE N°7

GROUPE DE TRAVAIL « BRETAGNE À GRANDE VITESSE »

14 mai 2012 - Guingamp Communauté : Aimé DAGORN

Contact : Aimé DAGORN, Président de Guingamp communauté, communauté de communes de 22 986 habitants, composée de 6 communes Grâce, Guingamp, Pabu, Plouisy, Ploumagoar, Saint-Agathon. Mail : deveco@cc-guingamp.fr - Téléphone : 02 99 04 90 60.

Un projet de plateforme multimodale rail-route : quels enjeux ?

Cette plateforme rail-route répond à plusieurs enjeux :

- Dans un premier temps, elle permettrait de développer l'activité de fret ferroviaire qui n'existe plus en gare de Guingamp depuis plus de 7 ans.
- Ensuite, ce projet concourt à la réduction de l'engorgement des autoroutes et 4 voies par les convois de poids lourds et participe de la sécurisation du trafic routier.
- De plus, la création d'un outil logistique aurait un rôle structurant au service des entreprises d'une grande partie des Côtes d'Armor.

Les cibles et la nature du projet :

L'*hinterland* est la zone qui couvre le point d'origine et le lieu de destination des marchandises qui transiteront par fret ferroviaire. Il varie en fonction de l'activité économique, de la concurrence et des produits transportés.

La carte ci-dessous permet de voir pour Guingamp Communauté, les territoires sur lesquels les transporteurs, chargeurs et distributeurs seront potentiellement intéressés par cette plateforme (1 h 30 de route maximum de la plateforme).

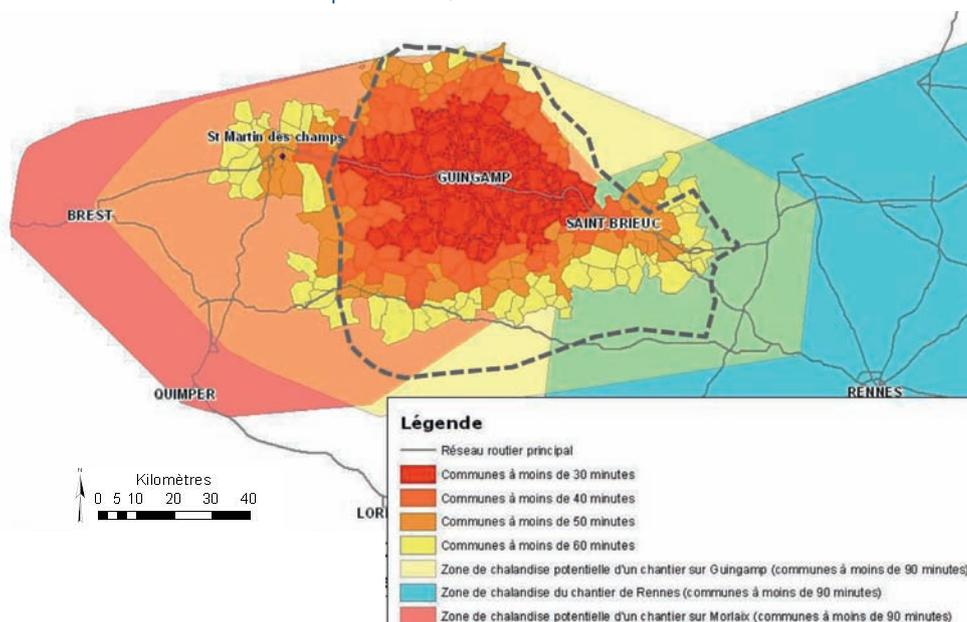


Figure 17 : Hinterland plateforme Guingamp communauté

D'ores et déjà, l'Union des Coopératives de Paimpol et de Tréguier ont pris l'engagement d'installer une base logistique à proximité sur la zone de Kerizac.

Ce rapprochement peut laisser penser que les flux logistiques qui sortiront de cette base logistique, seront captés par la plateforme.

Enfin, Aimé DAGORN rappelle que l'objectif est de jouer la complémentarité bretonne entre Morlaix-Guingamp-Montauban et les différentes plateformes de fret ferroviaire.

Le site retenu :

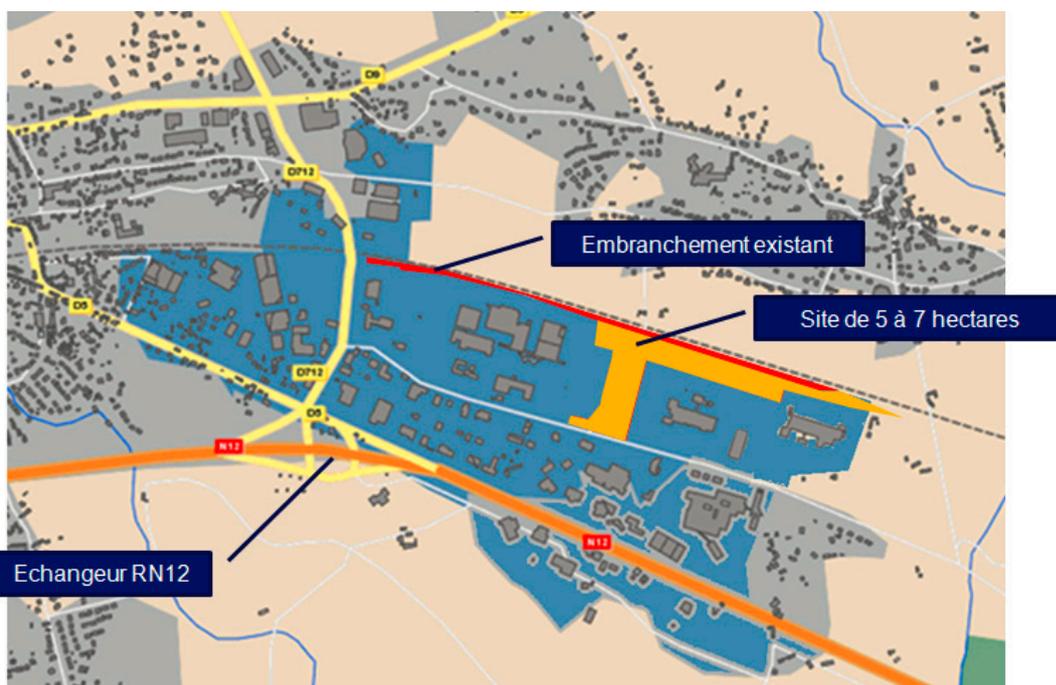


Figure 18 : Le site retenu ZI Bellevue ST-AGATHON

Suite à une étude, le site a été choisi en concertation avec RFF, et selon certains critères : la maîtrise foncière est déjà en grande partie assurée, cela valorise un embranchement existant dans le sens Brest-Rennes, la proximité immédiate d'un échangeur, l'environnement déjà industrialisé et les terrains urbanisables (ZAC), ainsi qu'un potentiel de 40 ha de terrains à moins de 5 minutes pour des implantations logistiques.

Calendrier et financements :

Selon le planning prévisionnel, l'étude de marché se déroulera de juin à septembre 2012. Puis de mai 2012 à septembre 2013, se dérouleront les études opérationnelles et procédures et enfin de novembre 2013 à octobre 2014, on entrera dans la phase de travaux.

Concernant le budget, 346 000 € HT sont alloués aux études et acquisitions, puis 5 400 000 € HT de travaux (hors RFF) et enfin 6 500 000 € HT de travaux (RFF).

3.2. Interviews

SYNTHÈSE N°1

propos de Pascal JOLY
(Transporteur société ALTEO) :

- Les projets viables sont ceux qui prévoient des dessertes de longues distances. En effet, les coûts et les ruptures de charges sur courtes distances ne permettent pas d'assurer un service de qualité et une rentabilité (liée aux coûts fixes).
- Il prône une massification des flux (de fret ferroviaire) autour d'une seule plateforme rennais (HUB), il faut éviter de multiplier les plateformes et la concurrence territoriale interne à la Bretagne.
- S'il y a multiplication des plateformes de fret ferroviaire et donc plusieurs arrêts bretons cela dégradera la qualité du service et le respect des délais sur la desserte.
- Les subventions ne doivent pas être attribuées sur telle ou telle infrastructure mais plutôt sur l'activité, dès lors que l'activité s'arrête les subventions s'arrêtent.
- L'accompagnement logistique des entreprises n'est pas réellement nécessaire car le travail est déjà réalisé par les transporteurs.
- Le meilleur moyen de convaincre les entreprises d'avoir recours au ferroviaire est de leur proposer des solutions clés en main en mettant en avant que le prix est moindre que par la route.
- Il faut réaliser un échange avec les CCIT (58 et 54) et la CCI France qui ont appuyé la création d'un OFP sur leur territoire, pour avoir un retour d'expérience. L'idée est de pouvoir affirmer sous quelles conditions un OFP est viable et par la suite analyser si ces conditions sont réunies en Bretagne.
- P. JOLY souligne la nécessité d'organiser une commission au sein de la CCI Bretagne, qui traiterait des questions de transport et de logistique, car ce sont des éléments structurants du développement économique.

SYNTHÈSE N°2

propos de Bernard GUEZENOC
(Transporteur société Trans GB) :

- Le fret ferroviaire est pertinent pour le transport de vrac agro-alimentaire. L'idéal serait qu'une structure assure le service et loue à différents industriels (ou chargeurs) selon les besoins afin de mutualiser les coûts.
- Il existe techniquement des solutions de transport combiné qui sont efficaces car elles permettent d'éviter les ruptures de charge lors du transfert des caisses sur le rail via un système de bogies doubles. Ce type de solution comme le projet Combitrans sont à prendre en exemple pour les investissements futurs.
- Concernant la desserte La Brohinière-Mauron, l'intérêt est uniquement géographique car elle est située à la porte de la péninsule bretonne. L'idéal serait d'avoir à cet endroit un centre de regroupement des flux qui permettrait ensuite de dispatcher vers les différentes destinations. Cela suppose l'existence d'infrastructure adéquate.
- La liaison Saint-Brieuc-Auray pourrait permettre d'acheminer les flux qui proviennent du port de Lorient vers les grandes coopératives agricoles autour de Saint-Brieuc. Cette desserte prendra tout son sens avec l'apparition future (juillet 2013) de l'Ecotaxe qui modifiera les comportements des acteurs économiques, car le différentiel de coût entre rail et route se creusera encore plus en faveur du rail.
- Il n'y a aujourd'hui que peu d'intérêt de créer une plateforme de fret ferroviaire autour de Guingamp car à cet endroit il n'y a pas de réels besoins pour les entreprises et ce projet entrerait en concurrence avec d'autres projets bretons plus pertinents.
- Il est indispensable de créer un espace de dialogue entre transporteurs, fournisseurs, chargeurs, opérateurs, distributeurs pour avoir une meilleure connaissance des besoins opérationnels du territoire en termes de logistique et de transport de marchandises. Ce recensement des besoins et des forces en présence pourrait être créé à l'initiative de la CCIR avec la présidence éventuelle confiée à un responsable de la grande distribution. Ces commissions trimestrielles pourraient être animées par un collaborateur qui apporterait une expertise logistique, une connaissance des flux, des chiffres et son analyse des freins.
- Le constat est clair : le fret SNCF ne fait plus de desserte des wagons isolés. Le besoin existe-t-il ? Est-il pertinent de créer un OFP ? Pour quels flux ? Ce sont des questions que pourrait trancher la commission précédemment citée.
- B. GUEZENOC indique que parmi tous les flux qu'il traite au sein de son entreprise, seuls les flux de produits métallurgiques, les eaux minérales, les produits volumineux (couches, papier hygiénique et toilette, etc.) pourraient être facilement transférés de la route vers le rail.

SYNTHÈSE N°3

propos de Marcel GARNIER
(Transporteur société Transport Garnier) :

- Le travail que réalise Combiwest est intéressant, car il répond à une demande existante. Cependant l'activité est encore fragile et le projet doit encore mûrir. Cette activité est une locomotive pour le territoire. De plus, ce qui est pertinent, c'est que Combiwest ne se repose pas sur l'investissement public ; on peut considérer que cette activité est pérenne.
- De manière générale, les projets de fret ferroviaire sur courtes distances ne sont pertinents que sous certaines conditions. En effet, cela peut fonctionner s'il y a un potentiel de transport de marchandises de gros calibres (pondéreux, céréales) mais surtout si l'activité en question ne nécessite pas de délais courts et précis. Les conditions énoncées précédemment s'appliquent aussi à l'éventuelle création d'un OFP breton.
- Concernant le projet de réouverture de la desserte Pontivy-Saint-Brieuc, donc la desserte nord/sud passant par le Centre Bretagne, il y a un besoin d'approvisionnement important du centre Bretagne lié à la présence d'industriels. Cependant, l'approvisionnement actuel est réalisé par les transporteurs routiers. Il y a donc des flux assez importants sur ce territoire. C'est un projet intéressant mais il faut en mesurer le coût pour la collectivité.
- Le projet de plateforme de fret ferroviaire porté par Guingamp Communauté apparaît trop hypothétique. En effet, il n'y a pas actuellement suffisamment d'intérêts manifestés pour cette plateforme par les chargeurs, industriels ou transporteurs.
- M. GARNIER considère qu'il n'y a pas de réelle nécessité d'accompagnement des entreprises bretonnes à la montée en compétences dans le domaine de la logistique, car les chargeurs et transporteurs réalisent ce travail au quotidien.
- En tant que transporteur, il est peut être intéressant de créer un lieu d'échanges réguliers entre les transporteurs, RFF, les opérateurs et les chargeurs sur la thématique du fret ferroviaire en Bretagne. Mais, il faut éviter une coquille vide. M. GARNIER propose des rencontres semestrielles avec des dossiers bien préparés, pour que ce soit efficace.
- Concernant les flux potentiellement transférables de la route vers le fer, une des pistes se situe au niveau du transport de céréales, car cela correspond aux critères précédemment cités.

BIBLIOGRAPHIE

- *Etude de faisabilité pour la mise en œuvre d'un projet d'OFP sur la région Bretagne*, cabinet Ecomodal pour Combiwest, février 2011.
- *Les territoires bretons et le projet Bretagne à Grande Vitesse*, 4 agences d'urbanisme et de développement économique (Côtes d'Armor Développement, ADEUPA Brest, AUDIAR Rennes, AUDELOR Lorient) pour la Région Bretagne, novembre 2010.
- *Rails 2020*, Accenture, 2012.
- *Potentialité et conditions de redéploiement pérenne du fret ferroviaire en Bretagne*, Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, juin 2010.
- *Le fret ferroviaire, un modèle d'avenir pour l'Europe ?*, cabinet Eurogroup Consulting pour SITL Europe, mars 2012.
- CHAUVINEAU, J. et al., (2012), " Pour le rail du XX^e siècle : profiter de la crise ferroviaire pour une vraie réforme ", *Transports*, 472, pp. 38-40.
- *Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse*, Conseil économique, social et environnemental (CESE) de Bretagne, janvier 2012.
- *Avis n°2012-1*, CESE de Bretagne, 23-24 janvier 2012.
- *Propositions pour un plan ferroviaire breton*, Conseil régional de Bretagne, juin 2008.
- *Réflexion sur l'arrivée du BGV - Secteur de la gare - Problématique économique*, Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor, mars 2012.
- *Schéma national des infrastructures de transport (avant-projet consolidé)*, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, version janvier 2011.

Sites internet consultés :

www.cotesdarmor.cci.fr
www.rff.fr
www.bretagne.fr
www.developpement-durable.gouv.fr
www.objectif-ofp.org
www.cc-guingamp.fr
www.saintbrieuc-agglo.fr
www.cc-mauron-broceliande.com
www.e-tlf.com
www.autf.fr



Pôle Etudes

16 rue de Guernesey - CS 10514
22005 Saint-Brieuc cedex
F : 02 96 75 11 62 - P : 07 87 07 26 23
leo.bonamy@cotesdarmor.cci.fr
Auteur : Léo Bonamy