



Débat Public
Liaisons ferroviaires Bretagne –
Loire / LNOBPL
Réunion publique « Fret »

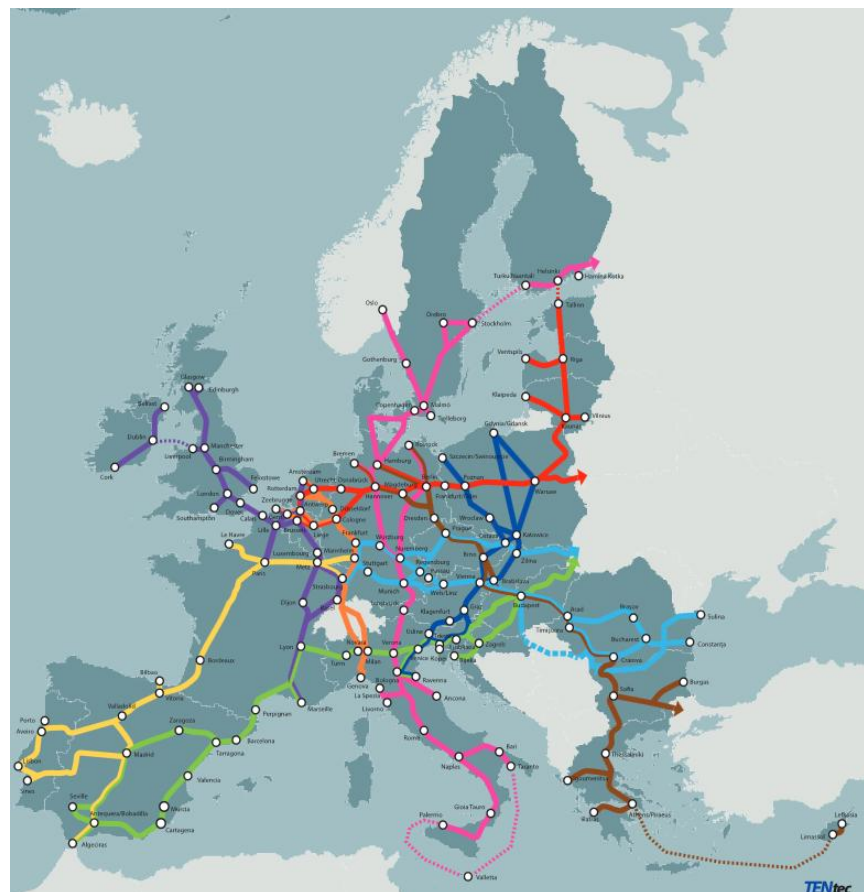
05 novembre 2014 – Morlaix



Etat des lieux en Europe



- En 2009, le **fer** représentait **10% du volume total** de marchandises transportées en Europe (flux nationaux et internationaux)
- La **France est le 3ème marché européen** pour l'activité fret ferroviaire en 2010
- Une politique européenne organisée autour du :
 - ✓ Livre Blanc de la Commission Européenne adopté en 2011 qui fixe les grands objectifs européens en matière de transport (dont « ***faire passer 30% du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030*** »)
 - ✓ Du **MIE / RTE-T** (cf. carte ci-contre), doté de 26 Mds d'Euros pour la période 2014-2020.
- ✓ **La Bretagne absente et éloignée du réseau central**



Réseau Transeuropéen de transport - Commission européenne - 2013

Etat des lieux national



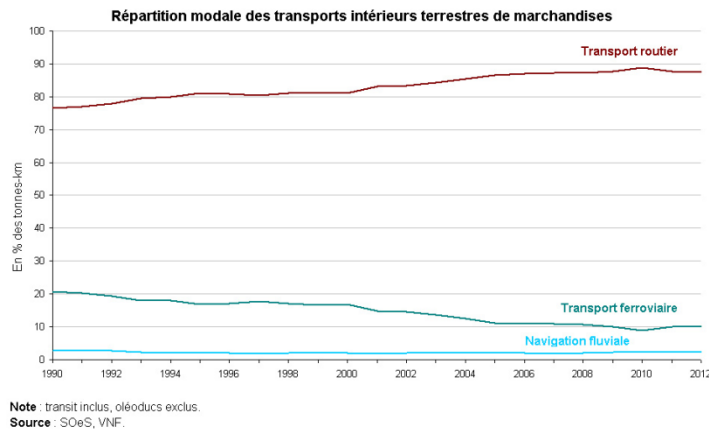
- Une structuration du « réseau fret » découlant du réseau européen
- La Bretagne absente et éloignée du réseau central
- Quelques axes de l'engagement national pour le Fret ferroviaire :
 - ✓ Créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées en France afin de mettre des camions sur les trains.
 - ✓ Aider massivement le développement du transport combiné afin de mettre plus de conteneurs sur les trains.
 - ✓ Développer les opérateurs ferroviaires de proximité : créer des PME ferroviaires pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées.
 - ✓ Créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit réseau orienté fret (ROF).





Etat des lieux national

- La France transporte en 2010, 33,4 milliards de tonnes/km (vs. Allemagne : 107,2)
- **Une part modale du fer en constante diminution depuis 20 ans (10% aujourd'hui)**
- Les produits manufacturés représentent près de 40% des volumes. **L'agri-agro plus du quart.**



France

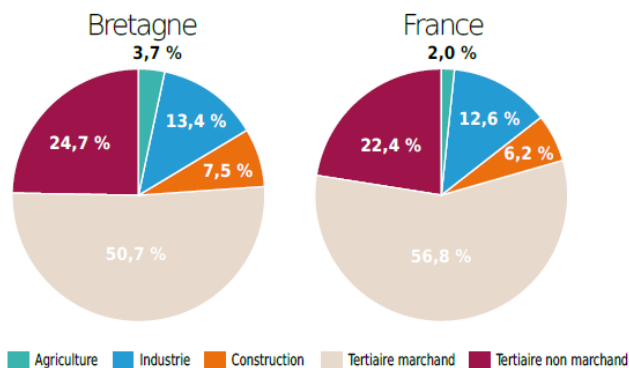
% sur le total en tkm	2004	2007	Variation en volume
NST0 - Produits agricoles et animaux	12.8 %	11.9 %	0.2 %
NST1 - Denrées alimentaires	14.6 %	13.9 %	2.6 %
NST2 - Combustibles minéraux solides	0.8 %	0.7 %	-6.0 %
NST3 - Produits pétroliers	3.5 %	3.2 %	0.0 %
NST4 - Minerais	1.9 %	1.8 %	3.5 %
NST5 - Produits métallurgiques	5.4 %	5.5 %	10.2 %
NST6 - Minéraux bruts	13.4 %	14.3 %	15.3 %
NST7 - Engrais	1.6 %	1.4 %	-3.5 %
NST8 - Produits chimiques	6.6 %	6.7 %	8.8 %
NST9 - Produits manufacturés et divers	39.5 %	40.5 %	10.3 %
TOTAL	100.0 %	100.0 %	7.6 %

L'agriculture, l'industrie et la construction en Bretagne



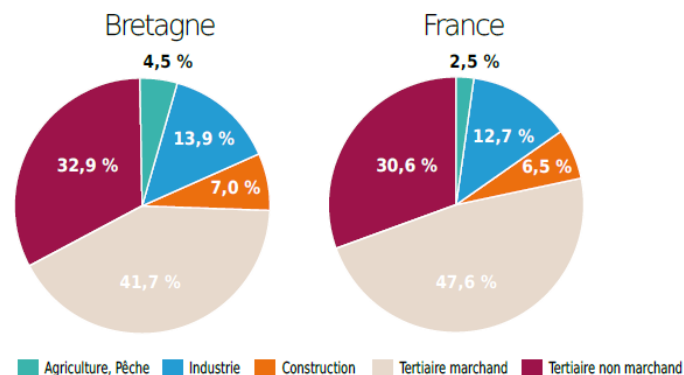
- L'économie « non tertiaire » reste importante en Bretagne avec 24,6% de la production de valeur ajoutée, contre 20,8% en France.
- Elle regroupe 25,4% des emplois régionaux contre 21,7% à l'échelle nationale.

Valeur ajoutée par activité



Source : INSEE - Comptes régionaux base 2005, année 2012

Emploi total par activité



Source : INSEE, estimations localisées d'emploi au 31/12/2012

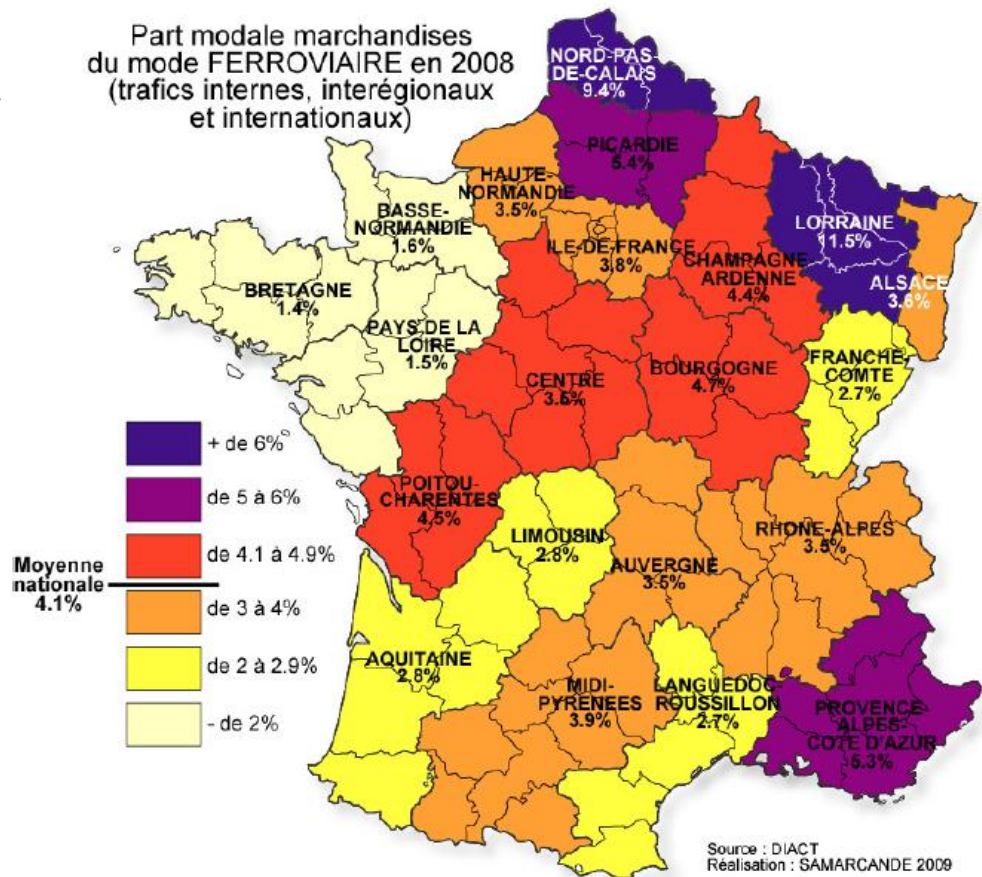
« les marchandises les plus transportées, en Bretagne et sur la totalité de la France, sont les **matériaux de construction** qui représentent entre 40 et 50% des marchandises totales (en tonnage). Au-delà des matériaux de construction, la Bretagne affiche une typicalité sur les **produits agricoles et alimentaires** qui représentent, en région, une part dans les tonnages notablement plus élevée que sur la moyenne des régions françaises »

Etude – Potentialités et conditions de redéploiement pérenne de fret ferroviaire en Bretagne – CCIR – Juin 2010

Les flux et trafics de marchandises bretons



- « 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). »
- « 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 »



Etude – Potentialités et conditions de redéploiement pérenne de fret ferroviaire en Bretagne – CCIR – Juin 2010



- Le développement du Fret ferroviaire : un objectif qui doit être davantage affirmé dans le cadre du projet LNOBPL
- Un outil nécessaire...
 - **L'Europe et la France structurent leurs réseaux** dans une logique fret à moyen et long terme (horizon 2030 pour le réseau central européen)
 - **Le transport de marchandises croît mais les impératifs de lutte contre la congestion et contre les émissions de GES imposent de nouveaux modèles logistiques**
 - **Il s'agit d'assurer le maintien des entreprises de production et des emplois sur l'ensemble du territoire régional**
- ... mais non suffisant à lui seul
 - **Les freins au développement du fret ferroviaire sont très largement liée à une question d'organisation nationale**, c'est-à-dire de gestion des infrastructures existantes
 - Les outils « à côté des lignes » doivent être déployés en parallèle et notamment les **plateformes logistiques multimodales**

Merci de votre attention