

G – Aménagement du territoire

G.7 – Note d'enjeux fret

octobre 2014



Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire.

Ces études sont cofinancées par l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les départements des Côtes-d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan et de Loire-Atlantique, les métropoles de Rennes, Nantes, Brest et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité du projet était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Mobilité au sein du Grand Ouest français

Note sur les enjeux Fret



Octobre 2014

Table des matières

Introduction	4
1. L'Ouest : un territoire économique et industriel majeur	5
1.1 Les chiffres clefs de l'économie en Bretagne et Pays de la Loire	5
1.2 Une activité industrielle très présente et très diffuse	5
1.3 Une activité portuaire structurant les flux	8
1.4 Des besoins en transport élevés	9
1.4.1 Le transport de marchandise dans l'Ouest.....	9
1.4.1 La place du fret ferroviaire dans l'Ouest.....	10
2. Le transport ferroviaire, facteur de performance pour l'économie locale ...	12
2.1 Le maintien de la compétitivité de l'Ouest.....	12
2.2 Les atouts et contraintes des activités de fret ferroviaires	13
2.3 Des demandes croissantes en solutions alternatives au routier	14
2.4 Des pouvoirs publics qui soutiennent le fret ferroviaire	15
3. Quelles fonctionnalités et quels enjeux pour LNOBPL ?	19
3.1 Rendre plus efficiente la desserte des ports.....	19
3.2 Améliorer la qualité et la fiabilité des itinéraires ferroviaires.....	20
3.3 Faciliter la massification et la mutualisation des flux sur un territoire diffus	21
3.4 Synthèse	22
Conclusion.....	23

Table des illustrations

Figure 1 : Évolution en volume du PIB en Bretagne, Pays de la Loire et France métropolitaine (1990-2011) indice 100 pour l'année 1990. Source : INSEE, réalisation RFF.	5
Figure 2 : Etablissements industriels de plus de 20 salariés en 2011	6
Figure 3 : Répartition de la population en 2010 en Bretagne et Pays de la Loire	6
Figure 4 : Localisation des entrepôts autorisés de 2000 à 2010 en Bretagne et Pays de la Loire	6
Figure 5 : Répartition de la population en 2009 en France métropolitaine	7
Figure 6 : Plates-formes logistiques des 76 premiers logisticiens en 2009	7
Figure 7 : Les ports de l'Ouest, volumes et nature des trafics en millions de tonnes, en 2007	8
Figure 8 : Ventilation des trafics en Bretagne et Pays de la Loire en 2010 selon leur nature géographique et le mode de transport	9
Figure 9 : Part modale du fret ferroviaire en 2008	10
Figure 10 : Nombre moyen de trains de fret journaliers dans l'Ouest en 2012	11
Figure 11 : Les principaux corridors et pôles logistiques en Europe	12
Figure 12 : Les trains complets : les activités de train entier et de transport combiné	13
Figure 13 : Le transport en lotissement	14
Figure 14 : Les projets envisagés dans l'Engagement National pour le Fret en 2009	16

Introduction

Dans le cadre des études préalables au débat public des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL), les grandes fonctionnalités du projet ont été confirmées. Celles-ci portent essentiellement sur le volet transport ferroviaire de voyageurs :

- amélioration des liaisons interrégionales,
- intermodalité aéroportuaire pour Nantes-Rennes-Bretagne sud,
- amélioration des liaisons régionales,
- intégration du projet dans le développement du réseau ferroviaire.

Bien que la fonctionnalité fret resterait assurée par le réseau existant (bénéficiant de libération de capacités) plutôt que par les sections de ligne nouvelle, une réflexion approfondie sur le fret ferroviaire a été engagée afin de discerner les enjeux de ce mode de transport de façon globale en Bretagne et Pays de la Loire.

Le présent rapport s'attache à synthétiser la teneur de ces réflexions :

- la première partie décrit le contexte territorial et économique du périmètre d'étude (Bretagne et Pays de la Loire) ;
- la deuxième partie détaille l'organisation actuelle du fret ferroviaire et présente ses perspectives de développement ;
- la dernière partie définit les enjeux du fret dans le cadre du projet LNOBPL.

1. L'Ouest : un territoire économique et industriel majeur

1.1 Les chiffres clefs de l'économie en Bretagne et Pays de la Loire

Pays de la Loire et Bretagne cumulent 10,3% de l'emploi en France, avec 2,3 millions de salariés répartis dans 560 000 établissements. Le PIB cumulé est de 173 milliards d'euros et correspond à 9% du PIB français.

Comme le montre la figure ci-contre, Pays de la Loire et Bretagne sont deux régions qui ont connu, pendant longtemps, une dynamique économique supérieure à celle observée pour la France en général.

En 2007 (c'est-à-dire avant la récession économique de 2008), cette dynamique s'est fortement ralentie pour la Bretagne, en raison des difficultés de la filière Industrielle, Agricole et Alimentaire (IAA) bretonne et de son poids dans l'économie régionale (-10% sur 2007-2010 pour le PIB). Mais la croissance économique bretonne repart depuis 2010.

Les Pays de la Loire n'ont connu qu'une diminution du PIB réduite entre 2008 et 2009 (-3%), la croissance repartant dès 2010.

Figure 1 : Évolution en volume du PIB en Bretagne, Pays de la Loire et France métropolitaine (1990-2011) indice 100 pour l'année 1990. Source : INSEE, réalisation RFF



Pays de la Loire et Bretagne sont respectivement 3^{ème} et 8^{ème} régions industrielles en France et représentent à elles deux 10,5% de la valeur ajoutée française.

La région Pays de la Loire emploie plus de 246 000 salariés dans le secteur industriel et la Bretagne 173 500.

L'activité industrielle est dominée par les industries agricoles et alimentaires (par exemple : Sodebo, Fleury-Michon, Bigard,...). La filière IAA représente en valeur ajoutée 35% en Bretagne et 20% en Pays de la Loire. Viennent ensuite les grands donneurs d'ordre : entreprises automobile (Peugeot Citroën), construction navale (STX, DCNS) et aéronautique (Airbus).

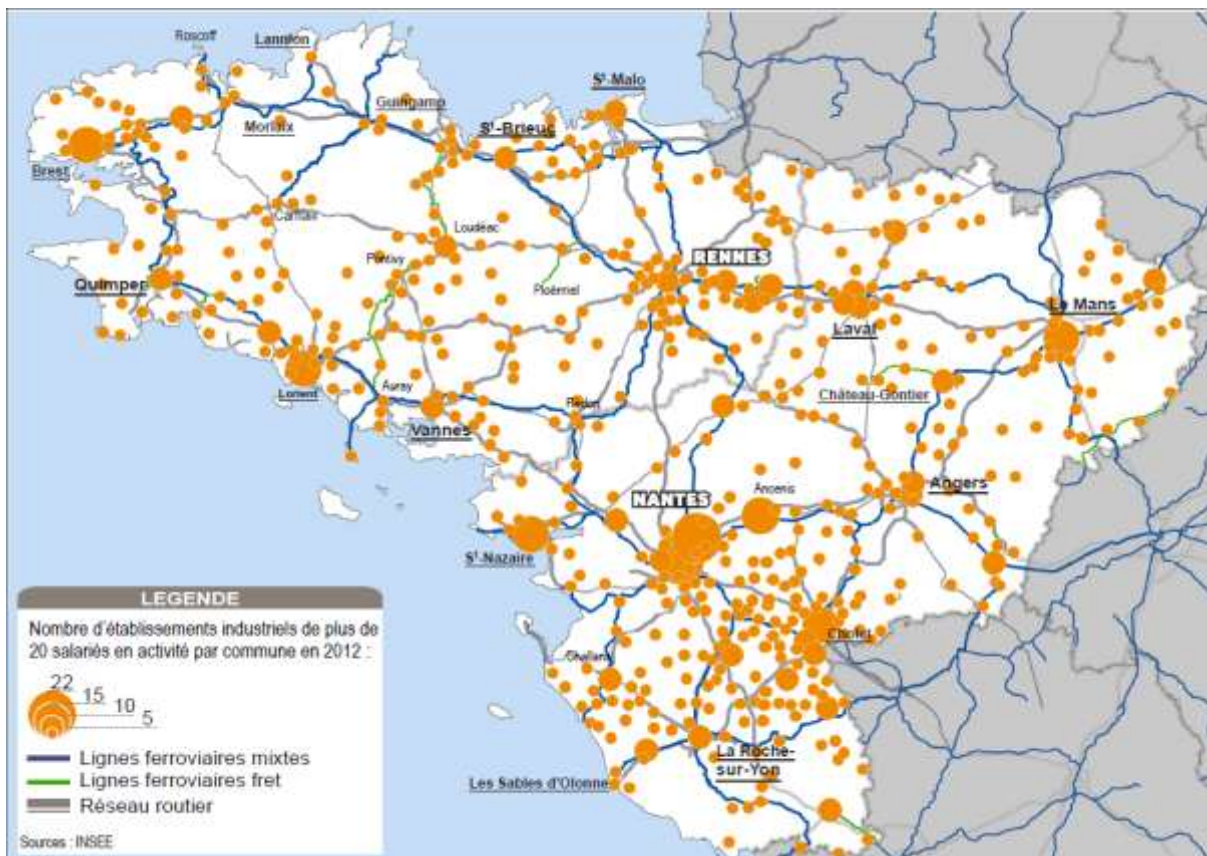
1.2 Une activité industrielle très présente et très diffuse

L'économie en Bretagne - Pays de la Loire est caractérisée par une organisation spatiale très diffuse sur l'ensemble du territoire : aucun pôle majeur n'émerge, les activités économiques sont localisées dans des pôles de taille intermédiaire et sur l'ensemble du territoire.

La dispersion de cette activité économique peut être constatée à travers l'analyse de la répartition de plusieurs variables socio-économiques (cf figures 2 à 6) :

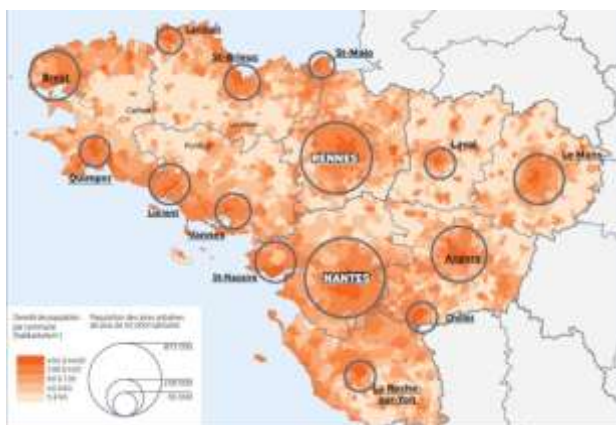
- la répartition des établissements industriels,
- la répartition de la population (qui est une bonne représentation à la fois de la consommation et de l'emploi),
- la répartition des activités logistiques, qui se localisent près des activités économiques.

Figure 2 : Etablissements industriels de plus de 20 salariés en 2012



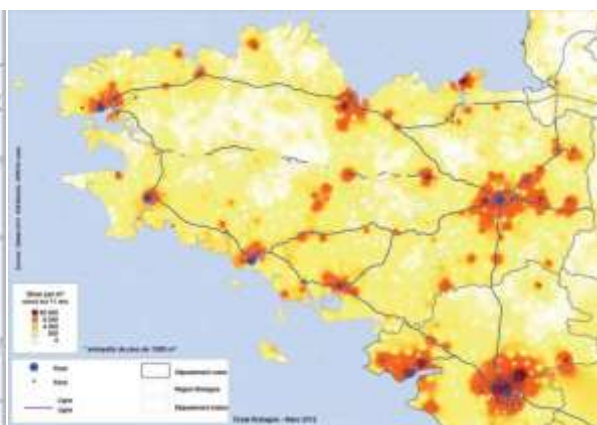
Source : INSEE

Figure 3 : Répartition de la population en 2010 en Bretagne et Pays de la Loire



Source : INSEE

Figure 4 : Localisation des entrepôts autorisés de 2000 à 2010 en Bretagne et Pays de la Loire



Source : ORT Bretagne

Figure 5 : Répartition de la population en 2009 en France métropolitaine

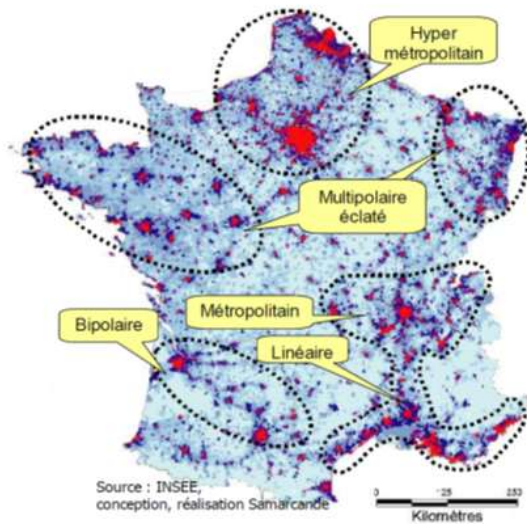
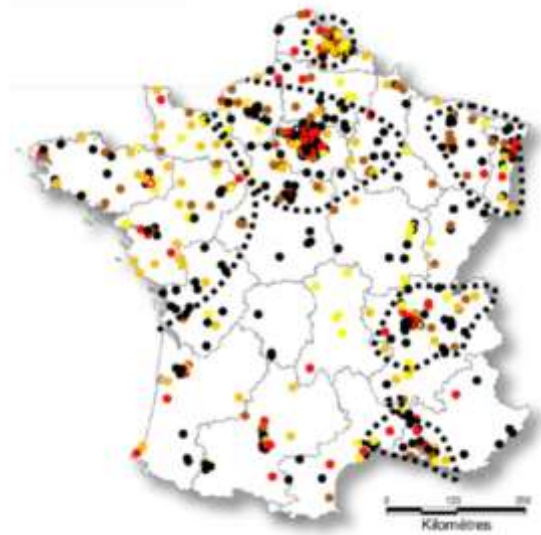


Figure 6 : Plates-formes logistiques des 76 premiers logisticiens en 2009



Source : réalisation Samarcande, in PIPAME, *La logistique en France : indicateurs territoriaux*, 2009

Les territoires breton et ligérien sont caractérisés par une organisation multipolaire. Les figures 5 et 6 illustrent cette particularité par rapport au reste de la France.

Ainsi, si le tissu économique se caractérise par des volumes totaux très importants, ces flux sont générés de façon très diffuse. Il en résulte un besoin fort de reconsolidation, l'Ouest est un territoire de mutualisation des flux de transport.

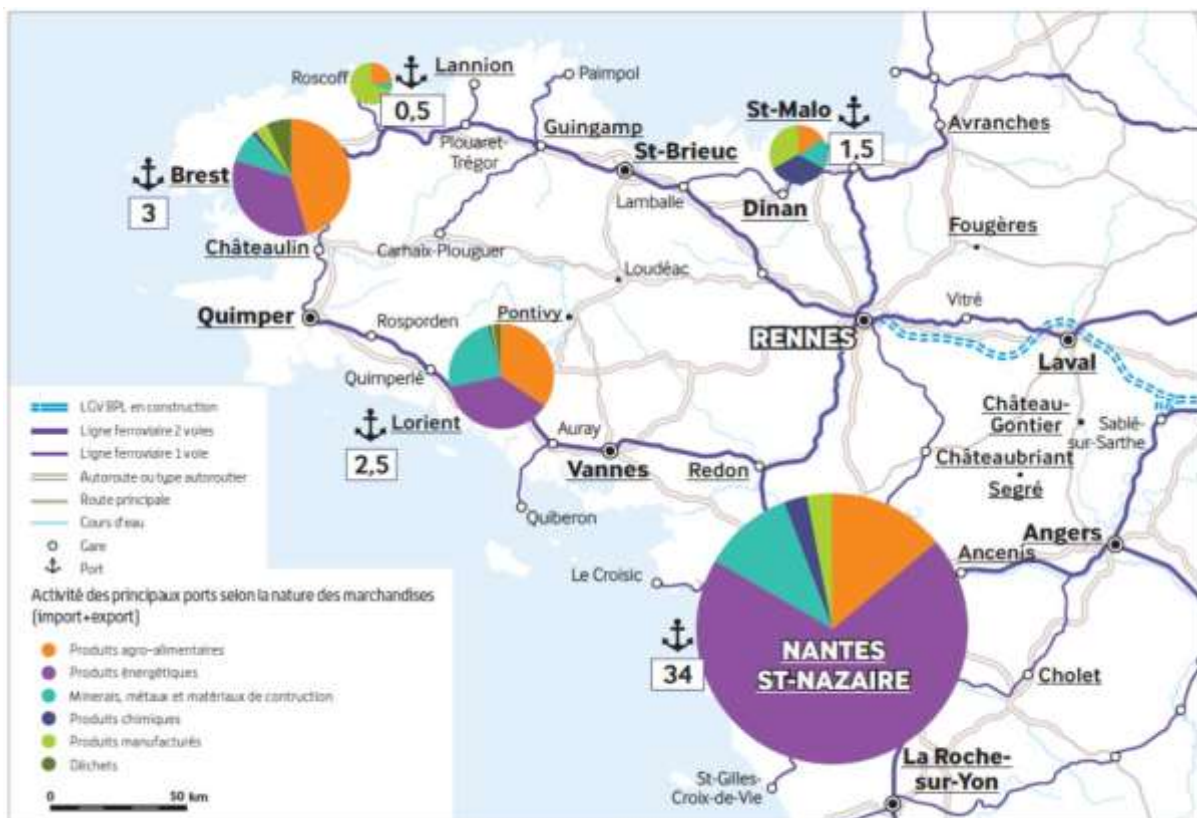
1.3 Une activité portuaire structurant les flux

Les ports maritimes sont des sites où se concentrent traditionnellement les trafics et la multimodalité (choix de différents modes de transport pour réaliser un trajet). L'Ouest dispose de nombreux ports de commerce qui cumulent 42 millions de tonnes en 2012 sur la façade maritime Atlantique et Manche. Les principaux ports sont les suivants :

- *Le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire* avec un total de près de 30 millions de tonnes est le premier port de la façade atlantique et le 4ème port français derrière Marseille, Le Havre et Dunkerque. Ses activités sont principalement orientées vers les produits énergétiques (pétrole, gaz, charbon) qui représentent les deux tiers de son trafic. Le tiers restant de l'activité se répartit principalement entre les aliments pour le bétail, les céréales, le trafic roulier et les conteneurs.
- *Le port de Brest* avec près de 3 millions de tonnes, est le premier port de commerce de la Bretagne. Son trafic est principalement constitué de produits énergétiques (pour un tiers), et de produits agricoles et alimentaires (pour presque la moitié).
- *Le port de Lorient* avec un volume annuel de 2,5 millions de tonnes, a un trafic constitué de trois activités principales : produits énergétique, produits alimentaires et minerais.
- *Le port de Saint-Malo* a près de 1,5 million de tonnes, principalement dans les produits chimiques et engrais, les produits manufacturés, le minerai et les produits alimentaires.

L'hinterland de ces ports est actuellement national dans le cas du port Nantes-Saint-Nazaire, davantage régional dans le cas des ports bretons.

Figure 7 : Les ports de l'Ouest, volumes et nature des trafics en millions de tonnes, en 2007



Source : Observatoires Régionaux des Transports Bretagne et Pays de la Loire

1.4 Des besoins en transport élevés

1.4.1 Le transport de marchandise dans l'Ouest

Les deux régions génèrent environ 405 millions de tonnes (cumul national et international), avec une nette dominante du mode routier (365 millions de tonnes, dont 204 pour Pays de la Loire et 162 pour la Bretagne).

Presque l'intégralité du transport de marchandises est supportée par la route, en raison du poids important des trajets sur courte distance (comme dans le reste de la France), pour lesquels le mode routier est très majoritairement le mieux adapté :

- la moitié du transport se fait à moins de 50 km,
- plus de 80% du transport se fait à moins de 100 km.

Figure 8 : Ventilation des trafics en Bretagne et Pays de la Loire en 2010 selon leur nature géographique et le mode de transport



Source : estimation Egis d'après ORT et SITRAM

Les flux intrarégionaux (y compris entre Bretagne et Pays de la Loire) représentent 240 millions de tonnes par an. Ce sont principalement des transports de matériaux de construction et de produits agricoles et alimentaires.

Les flux interrégionaux sont majoritairement réalisés avec les régions limitrophes Centre et Basse-Normandie mais aussi avec l'Île-de-France et le Nord-Pas-de-Calais. Pour la Bretagne il s'agit majoritairement d'importations de produits agricoles et animaux vivants, de produits pétroliers et de matériaux de construction. Les flux entrants-sortants sont plus équilibrés pour les Pays de la Loire et concernent surtout les produits manufacturés, les matériaux de construction et les produits alimentaires et agricoles.

Les échanges avec l'étranger ont principalement pour origine l'Europe et en particulier le Benelux, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie. Les produits pétroliers sont le premier poste de flux de fret international (avec plus de 13 millions de tonnes en 2006).

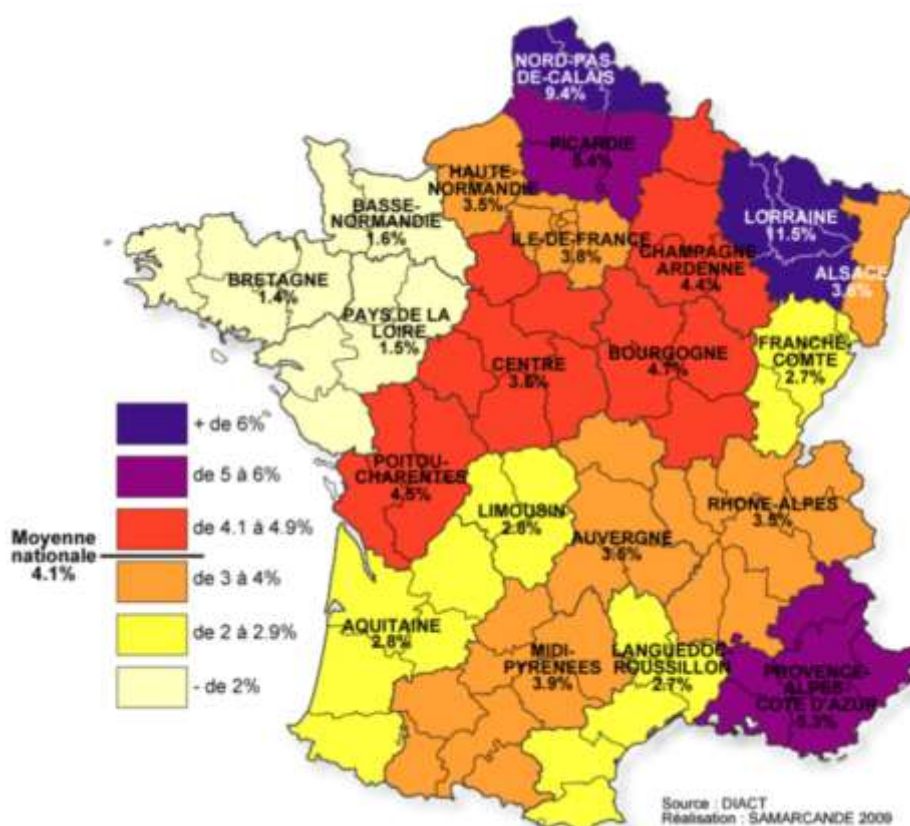
1.4.1 La place du fret ferroviaire dans l'Ouest

Comme évoqué plus haut, la quasi-totalité du transport de marchandises est réalisée par le mode routier en Bretagne et Pays de la Loire. Le recours au ferroviaire est relativement limité car il se heurte à plusieurs contraintes :

- les faibles distances parcourues (le type de marchandises transportées expliquant en partie des trafics essentiellement régionaux),
- la dispersion des implantations industrielles et logistiques sur le territoire,
- la nécessité des pré et post acheminements routiers lorsque les entreprises ne sont pas connectées au réseau ferroviaire,
- la faible densité des infrastructures ferroviaires (plates-formes intermodales, maillage ferroviaire),
- la présence de quelques lignes mal adaptées au fret (gabarits, tunnels,...),
- la saturation en heure de pointe des étoiles ferroviaires métropolitaines de Nantes, Rennes et Brest et des liaisons régionales transversales,
- plus globalement le manque de capacité pour le fret ferroviaire en région.

Le transport ferroviaire représente 1,5% du fret en Bretagne et Pays de la Loire, soit 5,8 millions de tonnes. Ce sont les régions françaises présentant la plus faible part de marché du ferroviaire. Dans les régions industrielles françaises, la part de marché du fret ferroviaire est plutôt de l'ordre de 4%

Figure 9 : Part modale du fret ferroviaire en 2008



Source : CRCI de Bretagne, juin 2010

Le fret ferroviaire est davantage présent sur les échanges de longue distance. Il représente 4% des échanges terrestres extrarégionaux de la Bretagne et de Pays de la Loire, mais avec des parts de marché qui peuvent être beaucoup plus importantes vers quelques origines ou destinations comme Provence-Alpes Côte d’Azur, Lorraine, Alsace ou Nord-Pas-de-Calais (respectivement 22%, 15%, 10% et 9% des flux de marchandises avec les Pays de la Loire par exemple). Cela traduit principalement les logiques propres à certaines filières économiques et leurs pratiques modales.

Le mode ferroviaire assure en outre 7% des trafics portuaires du Grand Port Maritime Nantes – Saint Nazaire, soit environ 1,5 million de tonnes, à 80% au départ de Montoir de Bretagne et de Donges. Le port est le principal pôle générateur de trafic ferroviaire de marchandises de Loire-Atlantique (75% des flux de fret ferroviaire du département).

Le réseau ferroviaire offre une connexion directe du Grand Port Maritime Nantes – Saint Nazaire à Nantes et permet ensuite des liaisons efficaces l’est et le sud de la France.

Figure 10 : Nombre moyen de trains de fret journaliers dans l’Ouest en 2012



Source : RFF

Aujourd’hui, les régions Bretagne et Pays de la Loire sont peu tournés vers l’international. Les flux de transports terrestres internationaux représentent 2,8% des tonnages totaux (contre 5% en France). Sur ces trafics, le fer joue un rôle minime puisqu’il représente 4,7% des échanges terrestres internationaux.

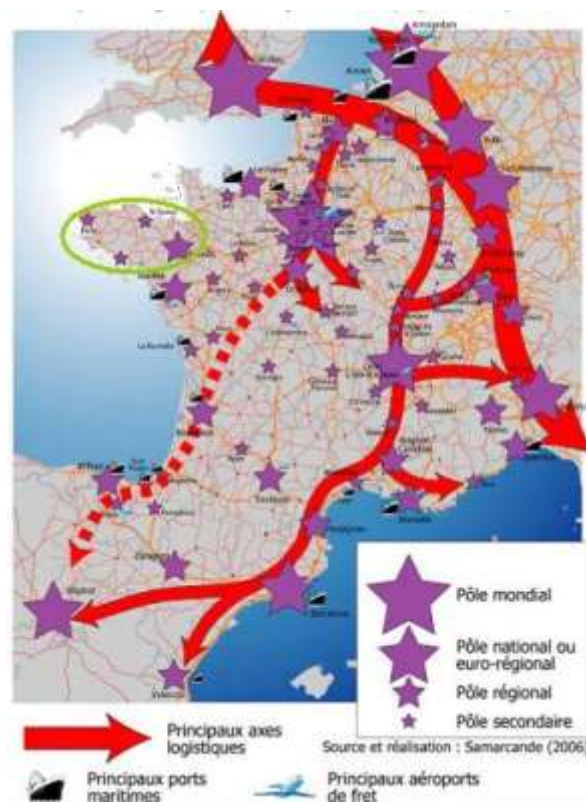
2. Le transport ferroviaire, facteur de performance pour l'économie locale

2.1 Le maintien de la compétitivité de l'Ouest

Le paysage économique actuel et la prise en compte en son sein des facteurs environnementaux, poussent actuellement à une réflexion sur l'évolution de la performance économique du système de transport, et la contribution du ferroviaire dans cette efficacité.

Par leur localisation à l'écart des principaux courants de flux, les acteurs économiques de l'Ouest ont toujours été sensibles à la nécessité de se raccorder aux grands corridors, de façon plus forte que pour d'autres territoires.

Figure 11 : Les principaux corridors et pôles logistiques en Europe



Source : CRCI de Bretagne, juin 2010

Si pendant longtemps l'économie locale (et bretonne en particulier) a pu appuyer sa croissance sur la compétitivité forte de ses entreprises de transport et sur un réseau performant d'infrastructures routières, l'évolution du contexte économique se traduit structurellement par un renchérissement des coûts routiers et environnementaux.

En parallèle, les modèles économiques actuels de production doivent évoluer pour retrouver ou accroître la rentabilité des entreprises, dans ce contexte fortement concurrentiel. Le facteur transport-logistique étant une composante non négligeable du coût global de production (entre 5% et 15% du chiffre d'affaire selon les activités économiques), et comme l'ont montré les débats récents sur l'écotaxe, il devient de plus en plus nécessaire de réfléchir et recourir à d'autres solutions logistiques que les pratiques actuelles, avec des offres complémentaires sur des solutions non routières.

Le fret ferroviaire doit être appréhendé comme un facteur déterminant d'un système de transport performant, dans un contexte de remise en cause des modèles économiques locaux. Le fret ferroviaire contribue à la performance de l'économie.

2.2 Les atouts et contraintes des activités de fret ferroviaires

De manière schématique, le train permet de transporter l'équivalent de plus de 40 camions. Il est tout à fait adapté à la massification des échanges. Historiquement, deux types de fret ferroviaires sont opérés : le train complet et le train en lotissement (ou « wagon isolé »).

- **Le train complet** achemine les marchandises de son point de départ à son point d'arrivée, soit en train entier (un seul chargeur) soit en transport combiné (assemblage de conteneurs entre plusieurs plates-formes intermodales rail-route).

Figure 12 : Les trains complets : les activités de train entier et de transport combiné¹



Le succès des trains entiers dépend notamment de la qualité des Installations Terminales Embranchées (ITE) au départ et à l'arrivée : accès depuis le réseau ferré national, longueur de voie, équipement de chargement et de stockage,...

La pérennité du transport combiné est assurée par l'équilibre économique d'une ligne donnée. Elle dépend de plusieurs facteurs et notamment de :

- la régularité et la fréquence du service,
- la qualité de service, en termes d'horaires et de respect des délais,
- l'optimisation du transport (plus le train est chargé plus le coût du transport d'un conteneur sera compétitif),
- l'accessibilité du chantier de transport combiné, afin de permettre des dessertes routières efficaces,
- la qualité du chantier de transport combiné, influant sur les coûts de manutention.

En Bretagne, l'opérateur Combiwest réalise du transport combiné depuis 2011, vers Lyon en particulier.

- **Le lotissement** achemine des wagons de plusieurs chargeurs et les assemble pour former des trains. Cette solution de massification, plus coûteuse du fait d'une

¹ ITE : les installations terminales embranchées (ITE) raccordent les zones d'activités d'entreprises ou de collectivités locales au réseau ferré national. Il s'agit par exemple des voies ferrées de sites industriels privés.
Chantier TC : zone aménagée de transbordement et de stockage des conteneurs pour le transport combiné (TC).

manutention importante, est en concurrence directe avec le transport routier qui permet d'offrir un service bout à bout sans rupture de charge.

Figure 13 : Le transport en lotissement



Le succès de ce type d'activité est lié à la flexibilité de l'offre et à la compétitivité face au mode routier. Il apparaît donc indispensable pour les opérateurs de prévoir des solutions alternatives (autres itinéraires, par le fer ou la route) afin de faire preuve de souplesse.

L'implantation d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) a permis de développer ce type d'activité en Bretagne. Ils se chargent du transport dans son ensemble (comme par exemple CFTA sur la ligne Carhaix-Guingamp-Paimpol) ou seulement des dessertes finales à partir de nœuds de consolidation ou d'éclatement de trains entiers. Ces OFP interviennent en complément des opérateurs « grande ligne ».

2.3 Des demandes croissantes en solutions alternatives au routier

Plusieurs constats, pérennes, incitent les décideurs logistiques à se tourner de plus en plus vers des solutions alternatives et complémentaires aux solutions routières.

C'est tout d'abord la demande sociétale croissante pour des solutions moins polluantes. Le « verdissement » de la logistique est la traduction concrète de cette tendance. Le mode ferroviaire apparaît comme la meilleure réponse environnementale compte tenu de son efficacité énergétique (3 fois moins énergivore que le transport routier), de sa faible émission de gaz à effet de serre et de son meilleur rapport d'émission de CO₂ (10 à 20 fois moins que la route).

Ensuite, le transport-logistique pesant entre 5% et 15% du chiffre d'affaires des entreprises, toute évolution à la hausse de son coût affecte mécaniquement la compétitivité des entreprises.

La hausse du coût routier, mode dominant, semble inéluctable à long terme, avec la hausse de ses différents composants : coût du pétrole, des péages, etc. Depuis 2000, la hausse annuelle du coût routier a été supérieure à 2% selon les calculs du CNR². Comparativement, le Conseil général du développement durable dans son rapport d'octobre 2012³, estimait l'évolution du prix de traction ferroviaire hors redevances RFF et hors énergie à +1,5% par an en euros constants sur la période 2002-2009.

A l'horizon 2030, le CGDD retient une hypothèse de hausse du prix moyen routier de 1,1% par an contre 0,6% pour le transport combiné et 0,8% pour le train entier⁴.

² Source : Indice du Comité national Routier

³ Conseil général du développement durable (2012) : *La demande de transport interurbain et les trafics à l'horizon 2030*

⁴ Y compris redevances RFF

Il y a aujourd'hui une prise de conscience de plus en plus forte des acteurs économiques, qui souhaitent disposer de solutions de transport complémentaires et efficaces pour maintenir la compétitivité de leur activité, et rester connectés aux marchés nationaux et internationaux. Le ferroviaire peut jouer un rôle positif en tant que facteur de compétitivité.

Cette demande croissante pour des solutions complémentaires massifiées et efficaces trouve d'ailleurs de plus en plus une réponse du côté du secteur du transport.

Le secteur ferroviaire est bien représenté dans le grand Ouest, la plupart des opérateurs ferroviaires sont présents (SNCF Geodis, Euro Cargo Rail, Colas Rail, Combiwest, CFTA, Europorte, VFLI).

Du côté de l'offre routière, les transporteurs, toujours soucieux d'offrir davantage de valeur ajoutée, ont pris conscience qu'il n'est plus possible de vendre uniquement des prestations routières et qu'il est nécessaire de développer une offre complémentaire basée sur le rail-route. Ils souhaitent diversifier leurs offres de service et se positionnent sur le transport combiné, par l'intermédiaire de l'offre Combiwest en Bretagne notamment.

2.4 Des pouvoirs publics qui soutiennent le fret ferroviaire

Face au déclin de la part du ferroviaire dans le fret, les pouvoirs publics et Réseau ferré de France ont élaboré en 2009 un plan stratégique sur 10 ans (modernisation du réseau et développement des activités de fret ferroviaire) : l'Engagement nationale pour le fret ferroviaire (ENFF).

Figure 14 : Les projets envisagés dans l'Engagement National pour le Fret en 2009



Source : RFF

Depuis 2009, l'ENFF a déjà permis d'obtenir des résultats concrets comme par exemple :

- le développement des autoroutes ferroviaires permettant d'augmenter la capacité de services et la mise en circulation de trains longs de fret sur l'autoroute ferroviaire Perpignan – Luxembourg et sur la ligne de transport combiné Valenton – Marseille ;
- la mise en place du programme d'investissements du Réseau Orienté Fret : augmentation de la capacité de la ligne Chalon – Macon, aménagement en gare de Colmar, études d'un nouvel itinéraire fret pour desservir le port du Havre,... ;
- l'avancement des projets de suppression des goulets d'étranglement : contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier,... ;
- la création de plusieurs Opérateurs Ferroviaires de Proximité.

La Commission Mobilité 21⁵ considère qu'une véritable stratégie en la matière, ne peut dépendre de la seule mise à niveau des infrastructures. Si elle confirme la nécessaire poursuite des investissements prévus dans l'ENFF, elle juge aussi que la relance et le développement du fret ferroviaire dépendent en priorité à la fois d'une volonté affirmée des opérateurs ferroviaires et d'une mobilisation efficace des acteurs économiques.

5 La commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron député-maire de Caen, devait hiérarchiser les 70 projets du Schéma national des infrastructures de transport, établi en 2007, qui prévoyait une enveloppe de 245 milliards d'euros sur 25 ans.

Ces conclusions ont été confirmées par le Premier ministre dans le nouveau Plan Investir pour la France en juillet 2013. Ainsi, le gouvernement a approuvé le lancement de l'autoroute ferroviaire Atlantique reliant Lille à Bayonne et a par ailleurs demandé à SNCF-Géodis le lancement simultané de l'autoroute ferroviaire entre Calais et Perpignan. Ainsi en 2015, quatre lignes d'autoroutes ferroviaires seront ainsi en service, permettant de transférer 150 000 poids lourds par an sur des trains et avec un objectif de 500 000 en 2020 :

- Perpignan-Luxembourg (en service),
- Savoie-Italie (en service),
- Lille-Bayonne (objectif de mise en service fin 2015),
- Calais-Perpignan (objectif de mise en service au deuxième trimestre 2015).

En février 2014, lors de la deuxième conférence pour la relance du fret ferroviaire, le Ministre délégué aux Transports a annoncé des mesures concrètes pour la relance du fret ferroviaire pour :

- développer le fret de proximité par l'expérimentation sur des territoires,
- promouvoir et commercialiser le fret ferroviaire,
- améliorer la qualité, la disponibilité et la robustesse des sillons fret,
- faire des grands ports maritimes des acteurs centraux du fret ferroviaire,
- soutenir l'innovation et simplifier la réglementation,
- piloter la mise en œuvre d'une stratégie pour le fret ferroviaire.

Ces objectifs ont été déclinés en 8 mesures immédiates et 5 actions à approfondir. En particulier, il est acté de « préfigurer et expérimenter la création de clusters fret ferroviaire sur des territoires volontaires, afin de faire émerger un modèle économique adapté aux besoins de l'économie locale, et intégrant les questions d'infrastructure, de leur exploitation, de service, de réglementation et d'organisation territoriale » (mesure n°1).

Conscients que leur position sur la façade ouest Atlantique les tient à l'écart des grands corridors de fret, et en parallèle de la politique nationale, les acteurs des régions Bretagne et Pays de la Loire portent des initiatives locales.

En Bretagne, les initiatives privées et le relais des demandes pour un transport plus efficient via les organismes représentatifs ont trouvé depuis longtemps un écho auprès de la collectivité régionale.

En réponse à la crise bretonne de 2013, le Pacte d'avenir pour la Bretagne a entériné la mise en œuvre rapide du Plan régional d'actions logistiques de décembre 2013. Ce plan a pour objectif d'accompagner la mutation logistique de l'ensemble du territoire breton afin de favoriser le développement de l'activité de production et ses emplois. Il est structuré autour de 3 objectifs :

- le développement de nouvelles offres de transport multimodales, dans un souci de cohérence avec des objectifs de soutenabilité de ce développement,
- la transformation de la chaîne logistique des entreprises pour accroître la performance globale des entreprises,
- la structuration de la logistique sur le territoire breton dans une logique d'aménagement équilibrée du territoire.

La région Bretagne soutiendra ainsi des projets de logistique comme la mise en place du transport combiné rail-route, l'aménagement de plates-formes multimodales ou encore la création de lignes ferroviaires et maritimes.

En Pays de la Loire, la Région se mobilise pour accompagner le développement ferroviaire du Grand Port de Nantes-Saint-Nazaire (GPMNSN), premier pôle générateur de trafic (25% des trains de fret en région) et poursuit, en les ciblant, les actions sur les plates-formes de transport combiné.

Depuis septembre 2008, le Port est propriétaire de son réseau ferroviaire (42 km). Le développement du mode ferroviaire fait partie intégrante de sa stratégie pour mieux pénétrer et étendre son hinterland à l'est. Cette vision du ferroviaire comme moteur de la dynamique portuaire s'appuie notamment sur le développement du réseau portuaire (notamment en aval de l'estuaire de la Loire) et l'extension du terminal à conteneurs de Montoir, qui devrait voir sa capacité multipliée par trois d'ici dix ans.

Le Port est également très actif dans la recherche de l'extension de son hinterland par les accès ferroviaires notamment vers le sud de l'Île-de-France et les régions Centre et Bourgogne. Ces actions contribuent à créer une dynamique autour de cette activité dont les parts de marché dans un contexte concurrentiel restent pour l'instant faibles.

3. Quelles fonctionnalités et quels enjeux pour LNOBPL ?

En préalable, il est important de rappeler que le périmètre géographique fret du projet LNOBPL diffère et est plus étendu que celui des enjeux voyageurs, en raison des caractéristiques géographiques des flux de fret ferroviaire concernés par le projet, qui dépassent largement le cadre régional. Il est essentiel d'intégrer dans la réflexion la problématique des points de connexion aux grands corridors de fret (St-Pierre-des-Corps, etc.) qui sont fondamentaux car ils permettent de connecter l'activité économique bretonne et ligérienne à son hinterland, vers l'Île-de-France et vers l'est en particulier.

Au stade du projet LNOBPL, en débat public, les études portent sur les services et trafics voyageurs. Le fret ferroviaire est abordé à travers l'une des fonctionnalités de LNOBPL, à savoir **la libération de capacité sur le réseau existant**, condition importante à la concrétisation de tous les projets de développement et de redéploiement du fret ferroviaire à long terme. Mais au-delà de cette capacité supplémentaire, le développement du fret ferroviaire ne sera possible que si le projet LNOBPL contribue à répondre à 3 enjeux majeurs pour l'Ouest :

- rendre plus efficace la desserte des ports,
- améliorer la qualité et la fiabilité des itinéraires,
- faciliter la massification et la mutualisation des flux sur un territoire diffus.

Ces enjeux sont également liés aux choix pris à court et moyen terme par les institutions (Régions en particulier), les entreprises locales (industries et entreprises ferroviaires) et le gestionnaire du réseau ferré (RFF).

Le fret ferroviaire est un sujet pour lequel l'attention de RFF se porte à la fois sur le court terme (et donc hors du champ du projet LNOBPL) et sur le long terme (les études ultérieures du projet LNOBPL notamment permettront d'approfondir ce point).

En outre, Réseau ferré de France met en œuvre le Grand Plan de Modernisation du Réseau. Ce programme a pour objectifs de :

- renforcer la qualité du service rendu aux clients ;
- répondre aux enjeux de capacité du réseau, en concentrant les efforts sur le réseau classique ;
- renforcer la sécurité du réseau ferré national ;
- travailler avec les autorités organisatrices des transports au plan local et les entreprises ferroviaires ;
- mobiliser les industries françaises.

A l'horizon 2017, la structuration des horaires accompagnant l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire devrait permettre de disposer de plus de capacité, grâce à une organisation optimisée et cadencée résultant de la synergie entre les trains de longs parcours et les trains du quotidien. De plus, les lignes classiques seront moins chargées, ce qui libèrera de la capacité pour les TER, les TET (Intercités, dits trains d'équilibre du territoire) et le fret.

3.1 Rendre plus efficace la desserte des ports

Au-delà d'être une simple porte d'entrée/sortie des flux maritimes, les places portuaires sont de véritables plates-formes logistiques multimodales, bien implantées sur leur territoire. C'est pourquoi la desserte multimodale et la problématique des débouchés terrestres des activités

portuaires sont essentielles pour les ports, qui veulent rester connectés à leur hinterland et l'étendre.

Les stratégies maritimes et portuaires actuellement développées en Bretagne (par la Région) et Pays de la Loire (par le Grand Port Maritime de Nantes-St-Nazaire) intègrent d'ailleurs complètement cette nécessité d'une desserte terrestre plurimodale efficace.

Le port de Nantes – Saint Nazaire a un trafic ferroviaire variant entre 1,3 et 1,5 million de tonnes, ce qui en fait le principal pôle générateur de trafic de fret ferroviaire en Pays de la Loire. Le port a de nombreux projets de développement de sa desserte ferroviaire qui doivent contribuer à sa croissance, dont la plate-forme multimodale de Montoir à l'horizon 2017, qui devrait pouvoir traiter à terme 30 000 EVP⁶, avec des services pouvant accueillir aussi bien des caisses mobiles que des conteneurs ou des semi-remorques routières.

Le projet LNOBPL, en permettant la circulation d'un nombre plus élevé de trains fret avec des sillons de meilleure qualité sur des itinéraires fiabilisés vers l'hinterland du port de Nantes – Saint Nazaire, ne peut que contribuer au développement des trafics ferroviaires du port, et par là même à son attractivité et sa compétitivité face à la concurrence d'autres ports.

L'enjeu est également fort pour les ports bretons de Brest et de Lorient. Depuis 2007, la Région a la compétence portuaire avec 3 ports (Brest, St Malo et Lorient), soit un trafic de 7 millions de tonnes en 2012. Elle mène une politique extrêmement volontariste d'investissements sur ces ports en vue de les moderniser (90 millions d'euros investis depuis 2007). LNOBPL pourrait donc bénéficier aux débouchés de l'ensemble des ports bretons et à leurs connexions. Et en contribuant à la qualité de la connexion ferroviaire de ces ports, le projet contribuerait au maintien d'activités économiques dans la partie occidentale de la Bretagne.

3.2 Améliorer la qualité et la fiabilité des itinéraires ferroviaires

Le transport de marchandises se heurte actuellement à un problème de qualité de l'offre ferroviaire (insuffisance du nombre de sillons aux horaires souhaités, de la performance et de la fiabilité), notamment en raison de problèmes de capacité sur certains axes et/ou nœuds du réseau.

La question de la qualité du fret ferroviaire, outre l'adéquation entre la demande de sillons, et l'offre, porte également sur la possibilité de disposer d'itinéraires fiables pour le fret, avec l'existence d'itinéraires complémentaires de caractéristiques proches.

Cette problématique concerne l'ensemble des pôles et territoires du périmètre. On identifie :

- des problèmes de capacité pour les flux du nord-Bretagne (filières agricoles) et du centre Bretagne (IAA) qui passent par l'axe Rennes – Saint-Brieuc – Morlaix,
- la nécessité pour la pointe bretonne de disposer de sillons fiables et d'itinéraires complémentaires performants tant par Saint-Brieuc que par Vannes,
- les besoins du port de Nantes – Saint Nazaire d'itinéraires ferroviaires vers l'est (Ile-de-France et Centre - Bourgogne), ceci est également valable pour les ports bretons (Lorient, Brest).

⁶ EVP : Équivalent Vingt Pieds. Unité de mesure permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux.

La qualité de l'offre ferroviaire participe au maintien et au développement des activités économiques sur l'ensemble des territoires locaux, évitant leur déplacement et leur concentration vers la partie orientale du périmètre.

Le périmètre géographique fret du projet LNOBPL est plus étendu que le périmètre des enjeux voyageurs, en raison des origines-destinations des flux de fret ferroviaire concernés par le projet. Il est ainsi essentiel d'intégrer à la réflexion la problématique des points de connexion (St-Pierre des Corps notamment) qui permettent de connecter l'activité économique bretonne et ligérienne à son hinterland. Le passage par l'itinéraire Saint-Pierre des Corps-Bourges-Nevers-Chagny, axes sur lequel existe un projet d'amélioration, devrait permettre d'éviter le passage actuellement problématique par l'Île-de-France pour aller vers l'est et le sud-est de la France.

Un itinéraire bis entre la façade atlantique et l'est, en complément de l'axe Nantes-Angers-Le Mans/Tours, via Rennes, permettrait de mieux répartir la capacité disponible des deux itinéraires par Rennes et par Nantes-Angers d'autre part. Un tel itinéraire alternatif doit être en capacité d'offrir des performances similaires (ou proches) à celles de l'itinéraire principal.

Le sujet des itinéraires fret complémentaires pourra d'ailleurs éclairer la comparaison des différents tracés du projet LNOBPL.

Enfin, si la présente note ne porte que sur le projet LNOBPL, cet enjeu ne lui est cependant pas spécifique et concerne le territoire français.

3.3 Faciliter la massification et la mutualisation des flux sur un territoire diffus

Sur un territoire avec un tissu économique moyennement dense comme c'est le cas de l'Ouest, développer les points d'entrée au réseau est un moyen de dynamiser le fret ferroviaire.

L'efficacité économique et environnementale du transport ferroviaire réside dans sa capacité à traiter des flux de moyenne voire de petite taille et à les rassembler dans des trains massifiés. Cela nécessite de traiter le drainage et l'irrigation des territoires bretons et leur mise en réseau par un système d'acheminement massif connecté aux différentes régions françaises et européennes.

C'est donc le sujet de l'accessibilité au fret ferroviaire qui se pose ici, accessibilité qui pourrait être améliorée via un maillage territorial en adéquation avec les besoins de l'économie et un raccordement des entreprises au mode ferroviaire (raccordement réel par des ITE, ou virtuel par une offre de transport combiné). C'est d'ailleurs l'un des enjeux forts du Plan d'actions logistiques de la Bretagne, qui identifie explicitement des leviers suivants d'action de mutualisation/massification :

- « la nécessité de mettre en œuvre des processus de mutualisation en amont d'une massification,
- la pérennisation et le développement des activités de collecte et de distribution ferroviaire en intra-Bretagne. »

Si le transport conventionnel ne peut que très partiellement répondre à cet enjeu, le transport combiné devrait mieux le satisfaire. Il y contribue déjà en partie, et c'est ce qui explique la dynamique des trafics multimodaux en Bretagne (25 000 UTI⁷ en 2013, +32% par rapport à 2012). Le modèle économique de Combiwest repose d'ailleurs sur la complémentarité

⁷ UTI : Unités de transport intermodal (conteneurs, semi-remorques ou caisses mobiles)

géographique de petites plates-formes localisées sur des sites existants (Rennes et Morlaix), permettant de mutualiser des flux diffus et de taille intermédiaire. Afin de poursuivre cette dynamique, le Plan d'actions logistiques breton souhaite organiser la structuration des pôles logistiques multimodaux.

Beaucoup plus au sud du périmètre, le projet de plate-forme de Montoir s'inscrit partiellement dans cette démarche, il est défini comme un outil de mutualisation à la fois pour les trafics maritimes, des trafics locaux et régionaux au service du territoire économique de l'estuaire et des trafics internationaux (européens en majorité).

3.4 Synthèse

A l'horizon 2030 de mise en service du projet LNOBPL, la libéralisation de capacité issue du projet contribuerait à l'émergence et au développement d'offres de services multimodales (terrestres et fer-mer) en termes de qualité et de fiabilité qui concourraient au développement économique de tous les territoires de l'Ouest.

Le projet LNOBPL est à considérer comme un levier de développement au bénéfice des offres multimodales actuelles et futures que le Grand Ouest pourrait développer à moyen termes.

Car si LNOBPL n'a pas vocation à « résoudre tous les problèmes », il contribuerait aux différentes actions que les acteurs territoriaux souhaitent mettre en œuvre pour la dynamisation du fret ferroviaire et multimodal, dès aujourd'hui et pour demain. En cela, il constitue une opportunité.

Conclusion

Les régions Bretagne et Pays de la Loire bénéficient d'un secteur industriel fort, plutôt spécialisé en produits manufacturés, agricoles et alimentaires. Les flux de marchandises associés, surtout internes et vers les régions limitrophes, sont majoritairement supportés par la route, principalement en raison du poids important des trajets sur courte distance et de la dispersion des implantations industrielles et logistiques ; la saturation en heure de pointe des étoiles ferroviaires métropolitaines et des liaisons transversales ne facilite par ailleurs pas son passage.

Dans le contexte économique actuel et dans la perspective d'une évolution efficiente du système transport (notamment du fait du renchérissement du coût du pétrole), des enjeux forts émergent pour capter les flux de marchandises par le ferroviaire.

Le réseau ferroviaire de l'Ouest, bien qu'à l'écart des grands corridors fret européens et souffrant d'un manque ponctuel de capacité, dispose d'atouts à pérenniser et développer. La relance du fret ferroviaire dépend d'une mobilisation des opérateurs ferroviaires et des acteurs économiques.

C'est en ce sens que les acteurs locaux, institutionnels et économiques, interviennent depuis plusieurs années. Des initiatives fleurissent en Bretagne et Pays de la Loire, comme par exemple le développement de structures intermodales fer-route et fer-mer ou le positionnement de nouveaux opérateurs de fret ferroviaires.

Le projet des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire, sans prétendre à répondre à tous les enjeux fret de l'Ouest à long terme à l'horizon 2030, participera à offrir des conditions de déploiement efficaces au fret.

Par la création de lignes nouvelles (ou d'aménagements ponctuels du réseau selon le scénario LNOBPL), le projet permettrait de libérer de la capacité qui pourrait répondre aux besoins de développement des trafics fret. Ceci concernerait notamment des sillons en journée, à des horaires souvent plébiscités par les acteurs économiques. Cette réponse aux problématiques de capacité permettrait de surcroît de fiabiliser les itinéraires ferroviaires.

Les réflexions engagées aujourd'hui sur la place du transport de marchandises dans l'économie locale et sur le devenir du réseau ferroviaire en Bretagne et Pays de la Loire participent à la dynamique locale en faveur du fret ferroviaire.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
92 avenue de France 75 013 Paris

www.rff.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Direction Régionale Bretagne - Pays de la Loire

Immeuble Le Henner – 1, rue Marcel Paul
BP 11802 – 44008 Nantes Cedex 1