



ORTB

Prospective territoriale de la logistique-transport en Bretagne 2040

Atelier territorial n°1 : 23/10/2019

Enjeu D : Insertion de l'Ouest productif dans les
flux import/export (longue distance) ?





Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export (longue distance) ?

- **Intérêt prospectif :**

Si le secteur logistique-transport de la Bretagne reste plutôt local en tonnage (intrarégional et interrégional de proximité avec les Pays de Loire et la Normandie), la situation géographique périphérique et péninsulaire de la Bretagne a porté historiquement un enjeu d'accessibilité (Plan routier breton, création de la compagnie Brittany Ferries, équipements des ports de commerce,...).

Dans un contexte de mondialisation-métropolisation des flux, les fonctions de l'économie productive du « Grand Ouest » continueront d'interroger les besoins en logistique-transport.

Inversement, la faisabilité d'insertion dans les grands corridors logistiques européens et français sera-t-elle une condition de la compétitivité des entreprises au sein de l'Europe de 2040 ?



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export (longue distance) ?

- **1ères questions prospectives soulevées :**

- Une meilleure insertion dans les flux mondiaux conteneurisés est-elle possible pour l'Ouest via le Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire et Brest ?
- (Au-delà des bonnes intentions régulièrement renouvelées) le Transport Combiné peut-il (enfin) devenir compétitif/TRM un jour sur la longue distance ?
- Existe-t-il des opportunités de créer un corridor de fret ferroviaire Brest-Rennes-Paris ou Lyon ? Un hub inter-régional « Ouest » est-il indispensable face à des flux individuels faibles et dispersés ?
- Quels enjeux d'aménagement de plateformes de mutualisation-éclatement des chargements et de la logistique « import-export » ?
- Quels effets d'une politique nationale de « zéro artificialisation nette des sols » sur les zones d'activités et le secteur logistique : surfaces et volumes importants (bâtiments, parking, stockage extérieur,...) ?
- Stratégie export des TPE-PME via des « market place » (exemple : Gourming du Groupe Le Duff) ?



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ?

- **1ères questions prospectives soulevées :**
 - Une meilleure insertion dans les flux mondiaux conteneurisés est-elle possible pour l'Ouest via le Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire et Brest ?

Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Echanges internationaux Bretagne (tous modes) *(source : Les transports en Bretagne – Mémento 2018 - ORTB)*

- 21,2 Md€, 50-50% en importations/exportations en 2016

Évolution des échanges de marchandises de la Bretagne avec les pays étrangers (en valeur)

Mode de transport		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Importations	Air	848,5	679,3	698,8	1 020,1	767,7	782,6	662,6	665,2	769,4	696,4
	Fer	59,7	86,6	70,6	65,8	70,7	50,6	74,3	63,3	39,7	30,2
	Mer	2 667,9	3 156,4	2 456,7	3 098,8	3 727,1	3 858,1	3 488,9	4 965,4	3 431,0	3 434,1
	Route	4 385,9	4 863,8	4 302,0	5 001,5	6 365,5	6 127,6	6 006,6	5 944,8	6 164,0	6 357,5
	Total importations	7 962,0	8 786,0	7 528,1	9 186,2	10 931,0	10 819,0	10 232,5	11 638,7	10 404,2	10 518,3
Exportations	Air	901,1	987,5	1 238,3	1 035,5	1 089,4	1 080,9	1 097,9	1 053,5	1 232,9	1 129,7
	Fer	1 727,7	1 153,9	502,1	225,3	525,3	559,7	358,4	269,1	222,5	203,1
	Mer	2 752,0	2 956,2	2 384,2	2 737,7	3 212,1	3 605,6	3 512,9	4 553,8	4 501,4	3 726,0
	Route	4 565,0	5 327,3	4 497,1	5 073,8	6 150,1	5 548,7	5 488,9	5 479,3	5 401,8	5 615,2
	Total exportations	9 945,9	10 424,9	8 621,7	9 072,2	10 976,9	10 794,9	10 458,1	11 355,7	11 358,6	10 674,0
Total des flux		17 907,8	19 210,9	16 149,8	18 258,4	21 907,9	21 613,9	20 690,6	22 994,4	21 762,8	21 192,3

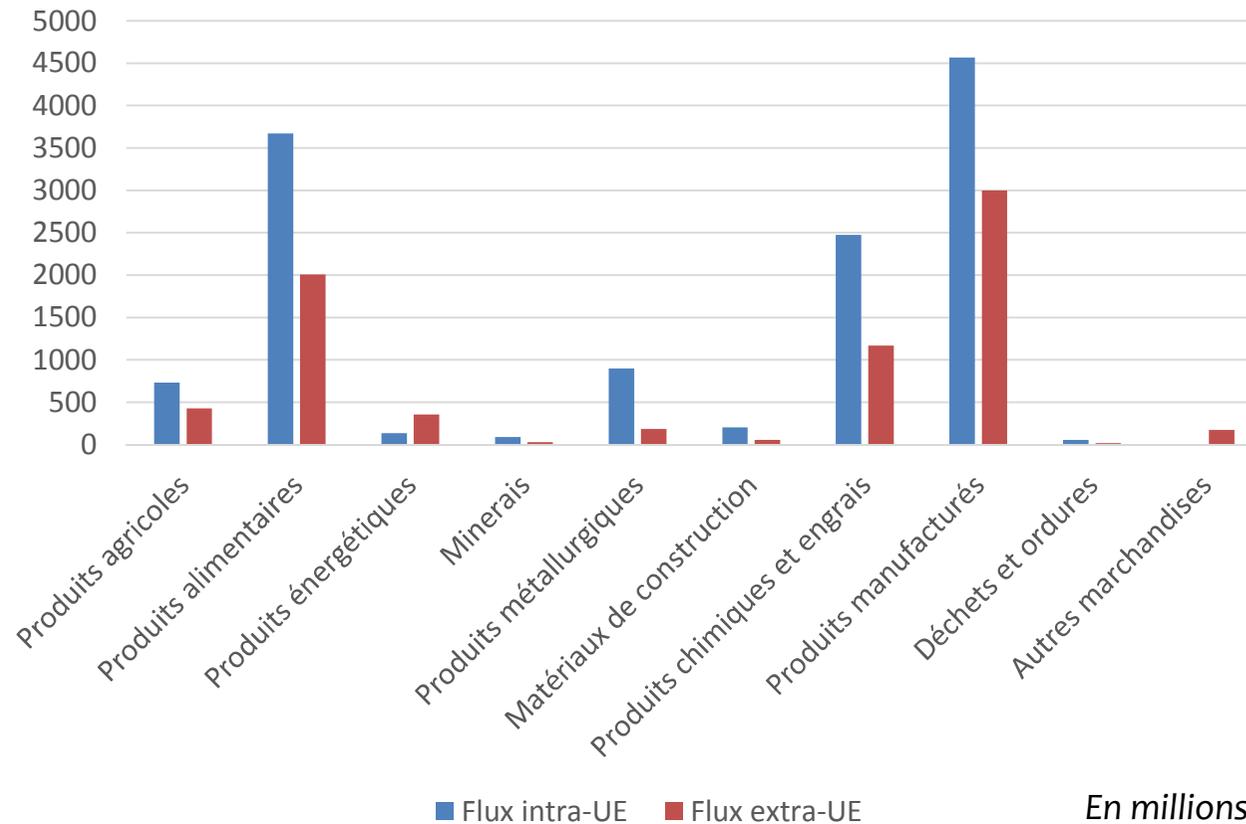
Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

en millions d'euros

Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Echanges internationaux Bretagne (tous modes)
(Source : *Les transports en Bretagne – Mémento 2018 - ORTB*)

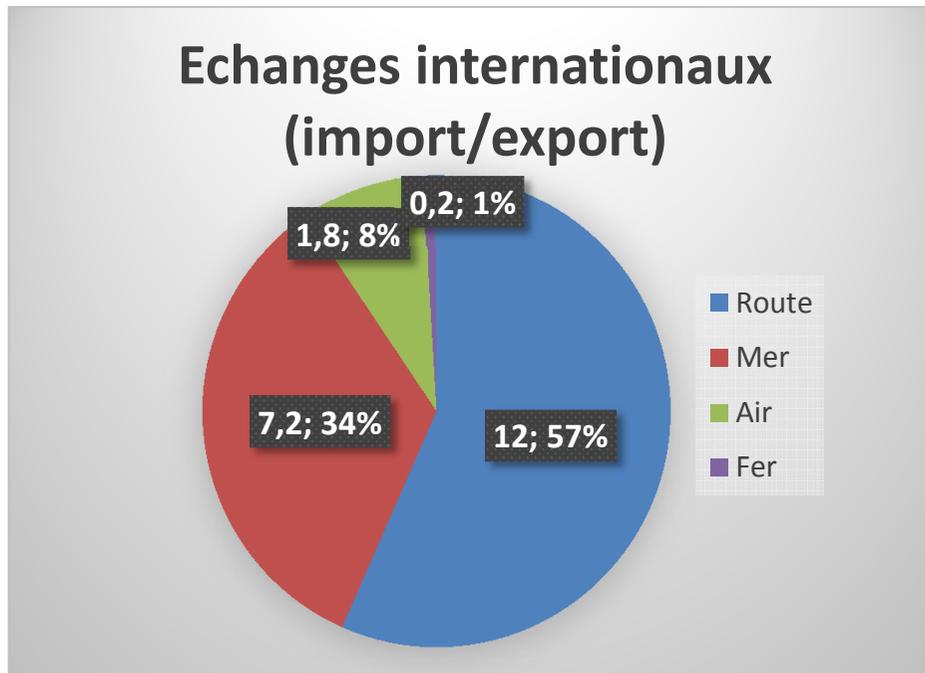
- Produits manufacturés > alimentaires > engrais-chimie



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

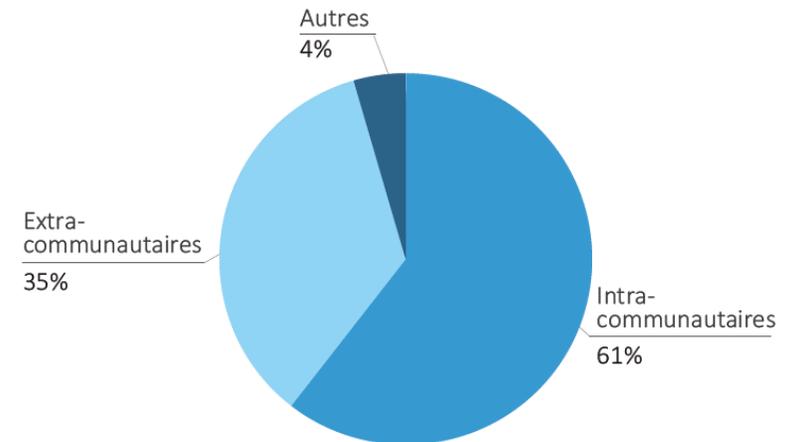
Echanges internationaux Bretagne (tous modes)
(Source : *Les transports en Bretagne – Mémento 2018 - ORTB*)

- Importance de la mer dans l'international en valeur (34%)
- 65% en intraUE/Europe - 35% en extra-UE



Md€ et % par mode en 2016

par zone d'échanges



Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

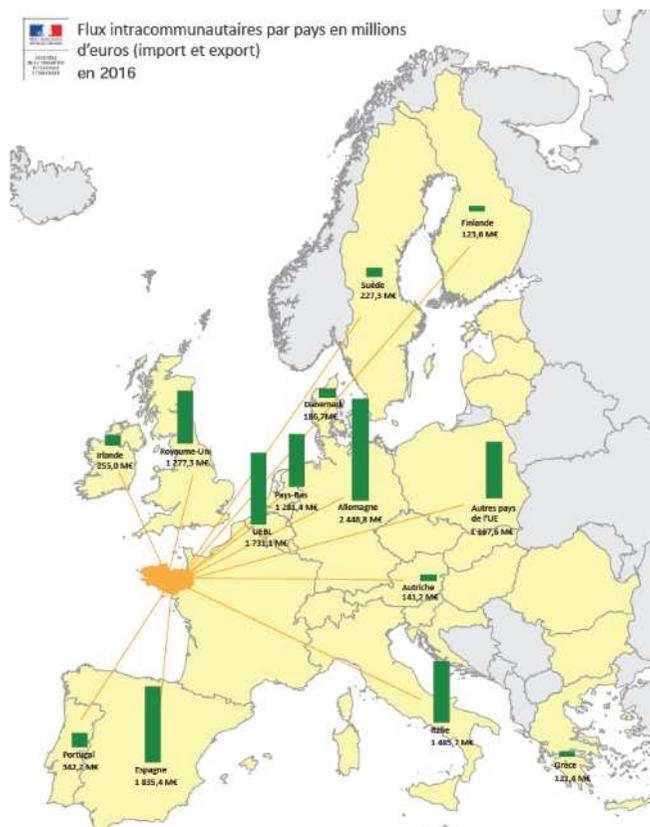
Echanges internationaux Bretagne (tous modes)

(source : Les transports en Bretagne – Mémento 2018 - ORTB)

- Allemagne, Espagne, UE/BL, Italie, Pays-Bas et Royaume-Uni

Les importations et exportations par pays en 2016
(en valeur)

Pays Intracommunautaire	Import	Export	Total	Part (%)
Allemagne	1 353,6	1 095,2	2 448,8	19,1
Autriche	65,7	75,5	141,2	1,1
Danemark	101,4	85,3	186,7	1,5
Espagne	855,9	979,5	1 835,4	14,3
Finlande	98,1	25,6	123,6	1,0
Grèce	12,3	109,1	121,4	0,9
Irlande	163,5	91,5	255,0	2,0
Italie	651,5	834,2	1 485,7	11,6
Pays-Bas	732,0	549,4	1 281,4	10,0
Portugal	214,2	128,0	342,2	2,7
Royaume-Uni	424,5	852,8	1 277,3	10,0
Suède	107,1	120,2	227,3	1,8
UE/BL	907,1	824,0	1 731,1	13,5
Autres pays UE ⁽¹⁾	581,4	786,2	1 367,6	10,7
Total	6 268,1	6 556,6	12 824,7	100,0



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Trafic maritime de ports de commerce

(source : *Ports de commerce en Bretagne 2017 - ORTB*) :

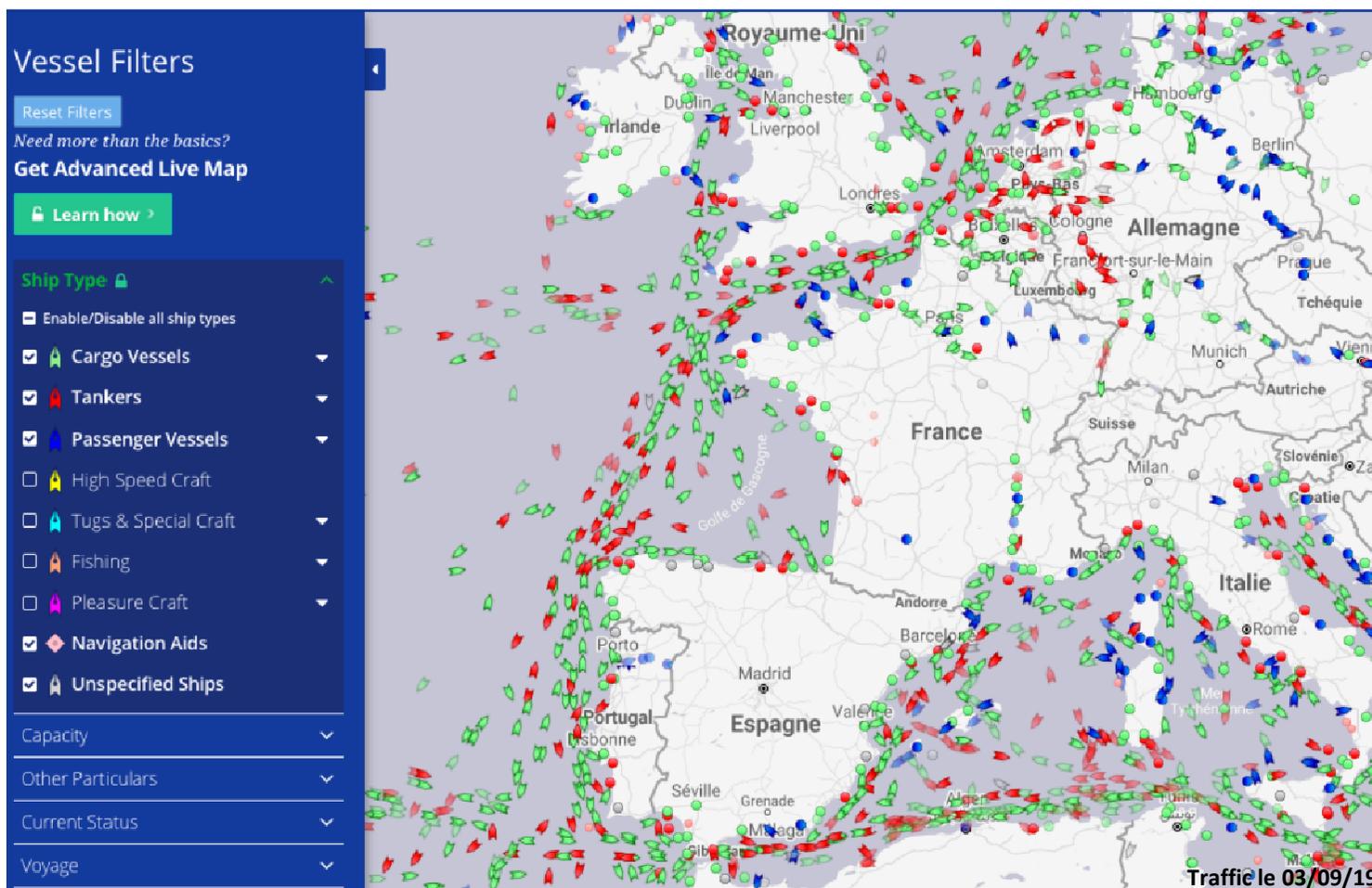
- 80% du commerce mondial passe par la mer
- France, 5^{ème} puissance européenne avec 365 Mt (métro + Outre-Mer)
- 87% du fret maritime par les 12 Grands Ports Maritimes (GPM) d'Etat + Calais en 2017
- Hausse continue (+2% avant 2008) : pic à 395 Mt
Stabilité autour de 350 Mt de 2009 à 2016
- GPM Nantes-St-Nazaire = 5^{ème}, avec 30 Mt, 1^{er} sur la façade atlantique (La Rochelle 8,6 Mt, Bordeaux 7,3Mt)
- Ensemble ports bretons = 7,5 MT en 2018 (reprise de +6,4% après plusieurs années de baisse)

Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Logistique Bretagne 2040 » : synthèse de l'état des lieux et entretiens

Trafic maritime de ports de commerce

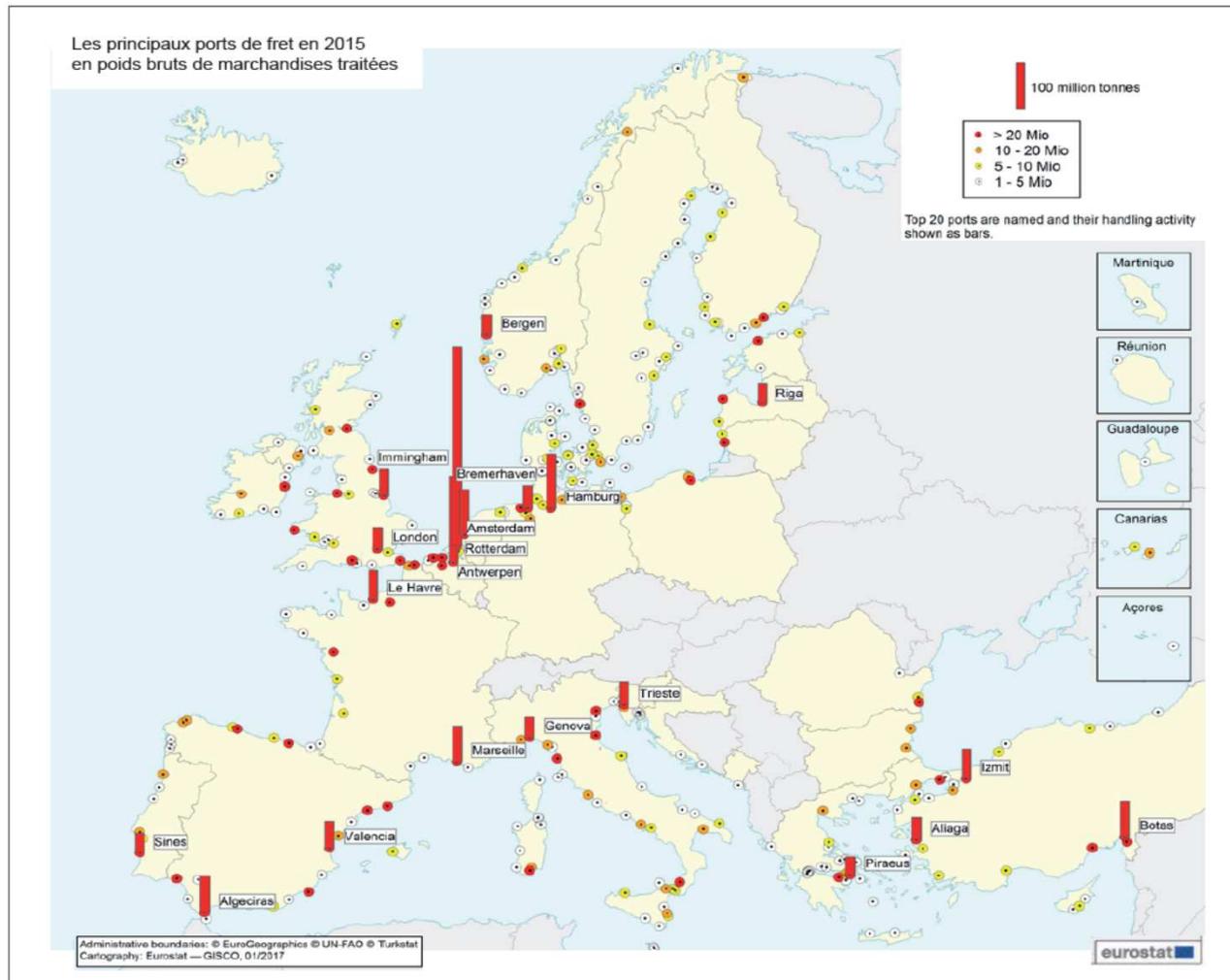
(source : MarineTraffic.com - 2019)



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Trafic maritime des ports de commerce

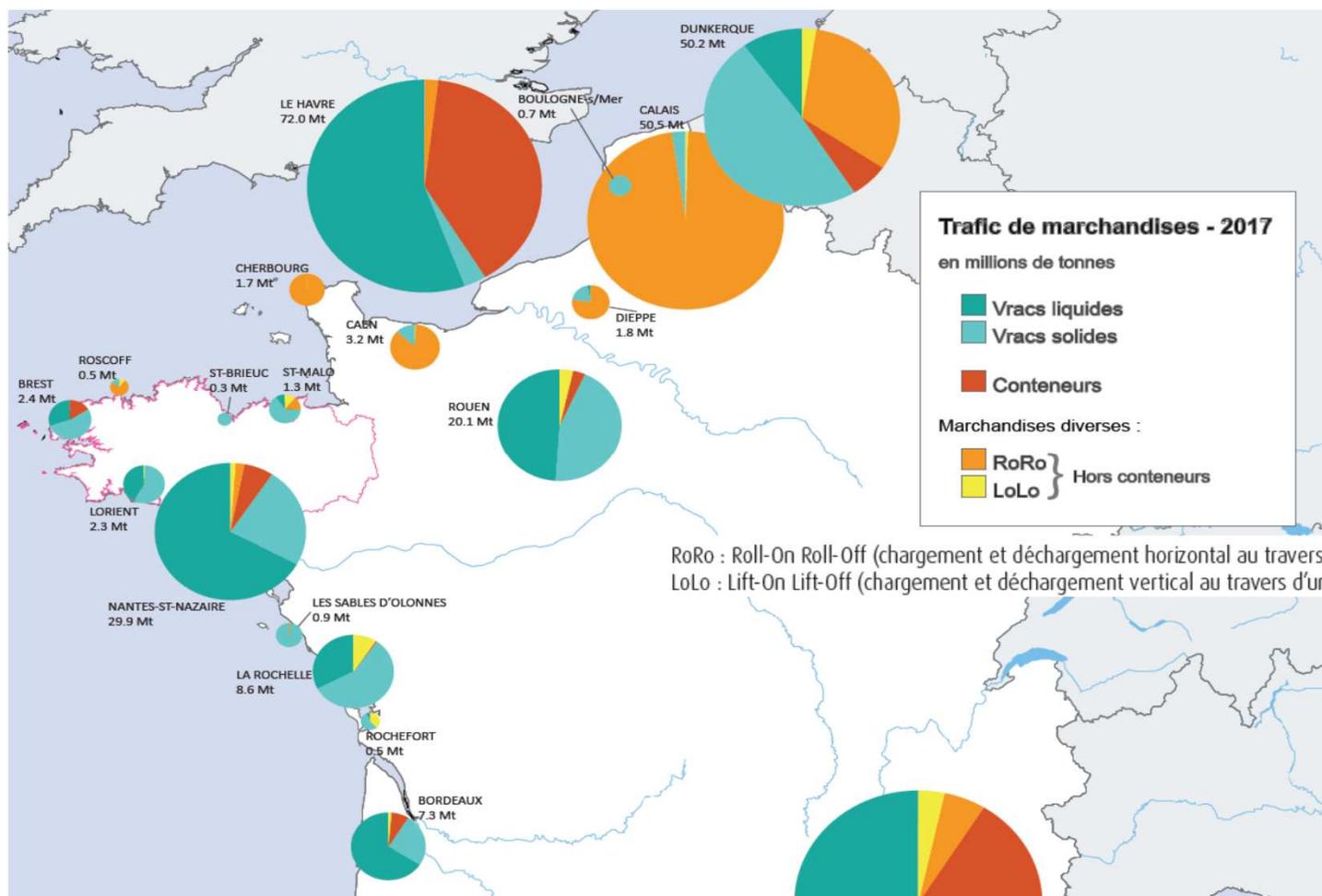
(source : Ports de commerce en Bretagne 2017 - ORTB)



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Trafic maritime de ports de commerce

(source : Ports de commerce en Bretagne 2017 - ORTB)

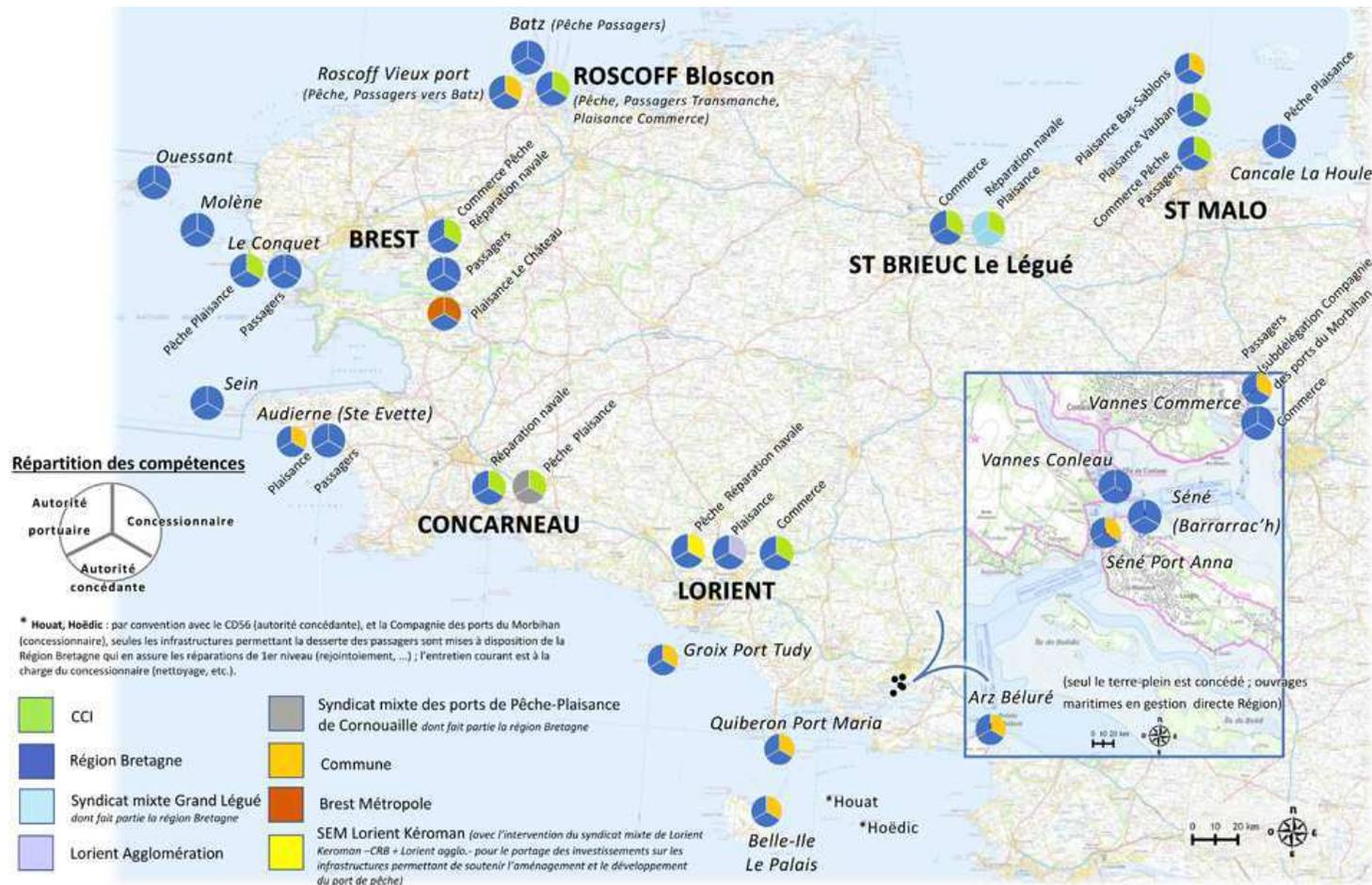


Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Logistique Bretagne 2040 » : synthèse de l'état des lieux et entretiens

Répartition des compétences sur les 22 ports, propriété de la Région Bretagne

(source : Région Bretagne, depuis l'application de la Loi NOTRe au 01/01/17)



Source : SCAN25 IGN, sous licence Geobretagne.fr
Réalisation : Région Bretagne, service Prospective et développement durable Ports et aéroports (mars 2018)

Préparation des ateliers prospectifs - Atelier D : questionnements issus des entretiens

- ✓ Et d'ici 2040, quels facteurs de changement possibles ?
 - ✓ Région, propriétaires de 22 ports depuis 2017
 - ✓ Avancement stratégie régionale des ports de commerce (2009)
 - ✓ Dragages : Fait
 - ✓ Numérisation (Cargo Community System AP+) : Fait
 - ✓ Intermodalité mer/fer : potentielle mais non effective depuis 2005/2006
 - ✓ Extension port de Brest par poldérisation pour E.M.R (220 M€) : Quasi fait
 - ✓ Terminal ferry de St Malo (affranchissement marée) : appel à projet européen en cours
« *Encore des investissements à prévoir en dizaines de millions d'euro* »
 - ✓ « *Effets du Brexit sur les flux et activités des ports transmanche ?* »
A.M.O d'une étude en commande par la Région Bretagne

Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ?

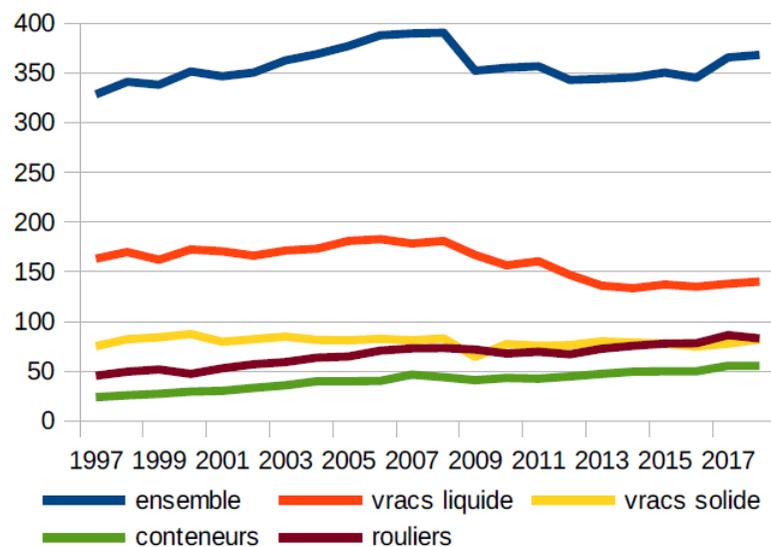
État des lieux et tendances

Trafic maritime de ports de commerce

(source : Ports de commerce en Bretagne 2017 - ORTB)

Figure E5-1 **Évolution du trafic maritime selon le type de fret**

En millions de tonnes



Source : SDES

Figure E5-2 **Trafic des principaux ports de marchandises et évolution**

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

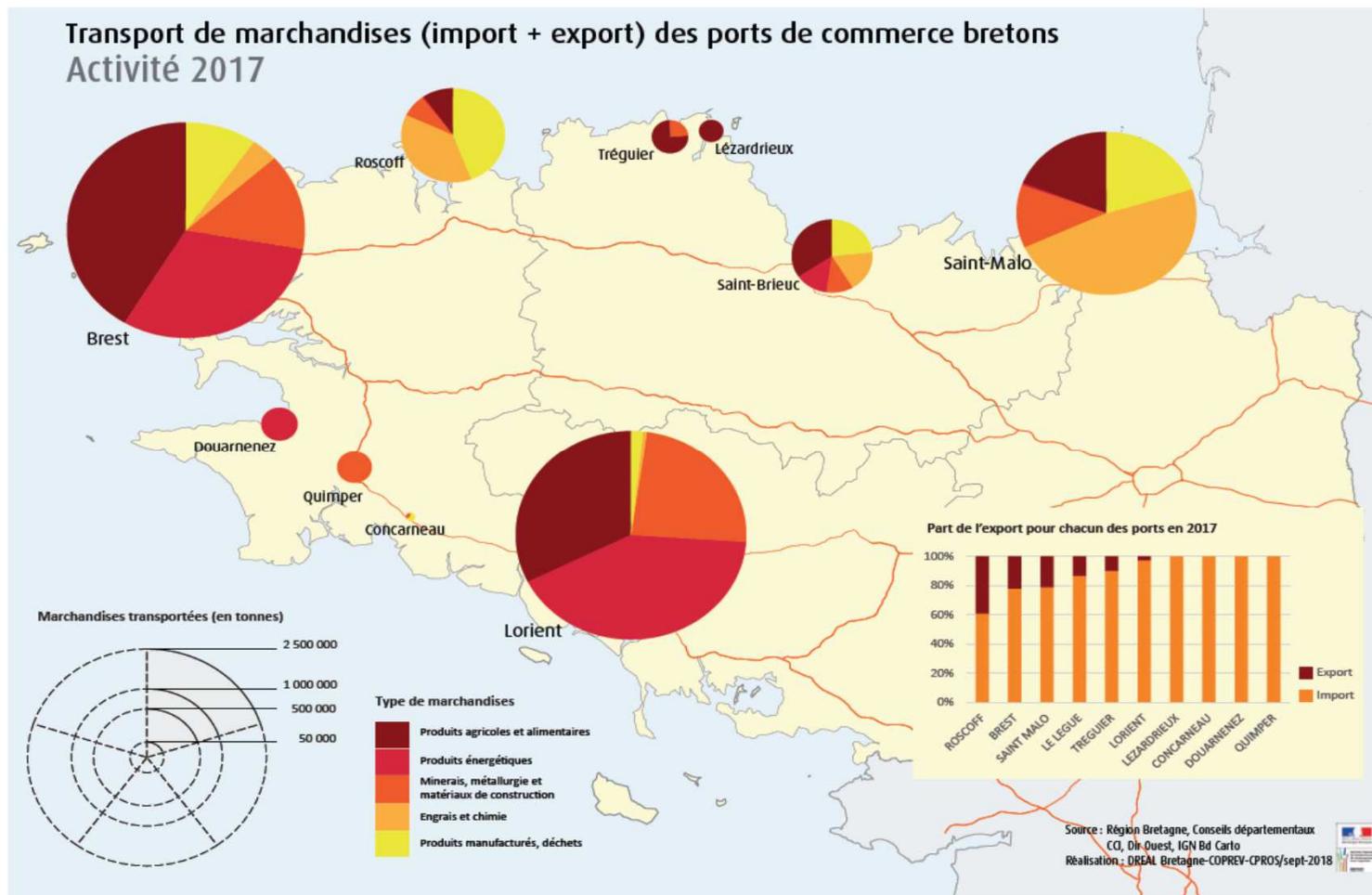
port	Niveau 2018	Évolutions annuelles			Évolution moyenne 2018/2013
		2016	2017	2018	
MARSEILLE	80 440	-1,4	-0,3	0,1	0,1
LE HAVRE	70 852	-4,3	10,2	-1,7	1,1
DUNKERQUE	51 594	0,2	7,5	2,8	3,4
CALAIS	46 167	2,7	17,6	-8,7	2,3
NANTES SAINT-NAZAIRE	32 429	0,3	17,3	8,6	3,3
ROUEN	23 041	-6,7	-4,5	14,9	0,6
LA ROCHELLE	9 640	-5,9	-7,3	12,6	-0,1
BORDEAUX	7 062	-6,5	-7,3	-2,8	-4,9
ENSEMBLE GPM+CALAIS	321 225	-1,7	6,6	0,7	1,3
AUTRE PORTS DE METROPOLE	34 021	0,0	1,3	1,4	0,7
OUTRE-MER	12 743	3,6	2,3	-0,8	2,7
TOTAL FRANCE ENTIERE	367 989	-1,4	5,9	0,7	1,3

Source : SDES

Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Trafic maritime de ports de commerce

(source : Ports de commerce en Bretagne 2017 - ORTB)



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Trafic maritime de ports de commerce

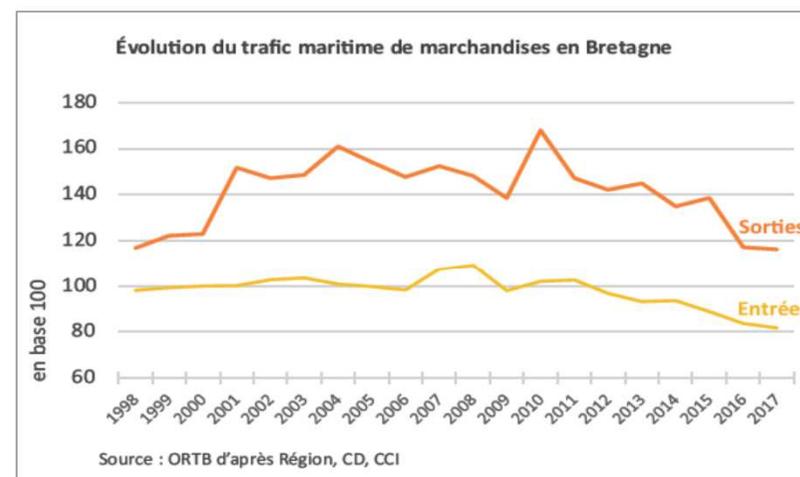
(source : Ports de commerce en Bretagne 2017 - ORTB)

Évolution du trafic maritime de marchandises en Bretagne

Année	Total	Variation annuelle	dont		dont	
			Entrées	Sorties	Cabotage	International
2008	9 238	0,9	7 825	1 413	3 287	5 951
2009	8 341	-9,7	7 019	1 322	3 257	5 084
2010	8 914	6,9	7 313	1 601	2 671	6 243
2011	8 759	-1,7	7 353	1 404	2 573	6 186
2012	8 294	-5,3	6 932	1 356	2 592	5 568
2013	8 063	-2,8	6 681	1 382	2 964	5 077
2014	8 002	-0,8	6 711	1 287	2 357	5 174
2015	7 692	-3,9	6 370	1 322	2 440	4 764
2016	7 177	-6,7	6 030	1 147	1 979	4 667
2017	6 972	-2,9	5 862	1 109	1 924	5 048

Source : ORTB d'après Région, CD, CCI

en milliers de tonnes



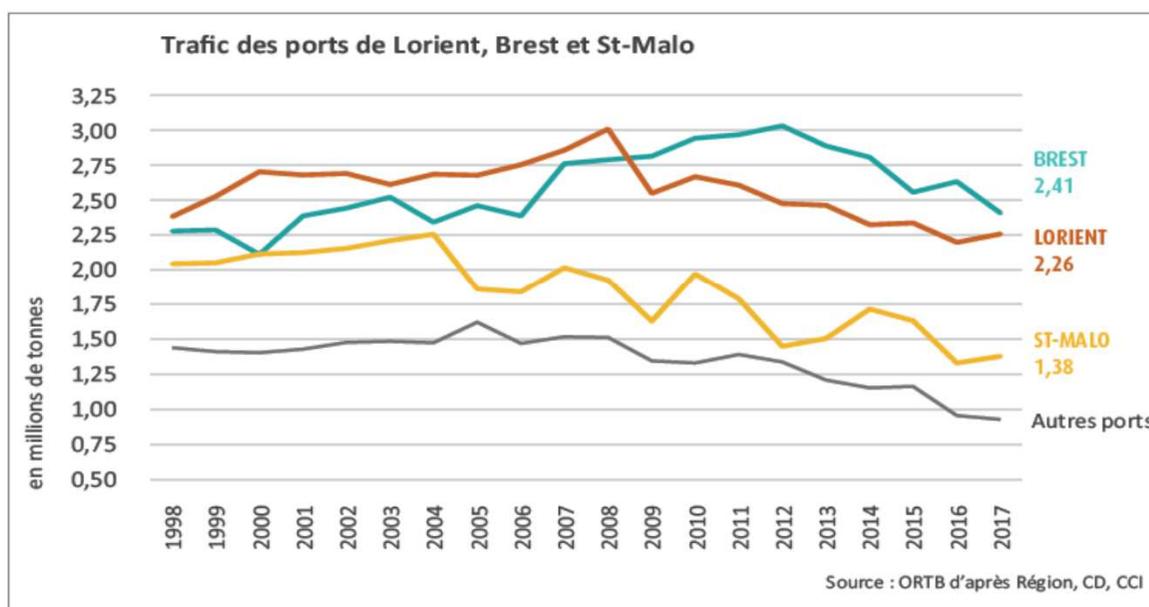
(1) de 2014 à 2017, la ventilation cabotage/international ne prend pas en compte le trafic du port de Roscoff

- Des ports d'importation avant tout (5,86 sur 6,97 Mt, soit 84% en 2017)
- Le trafic des ports de commerce bretons a retrouvé son niveau de la fin des années 90 en 2017 (à la baisse)
- Plusieurs ports n'ont plus d'activités : Concarneau, Landerneau, Pontrieux, Redon, Vannes

Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Trafic maritime de ports de commerce

(source : Ports de commerce en Bretagne 2017 - ORTB)



Chiffres-clés 2017

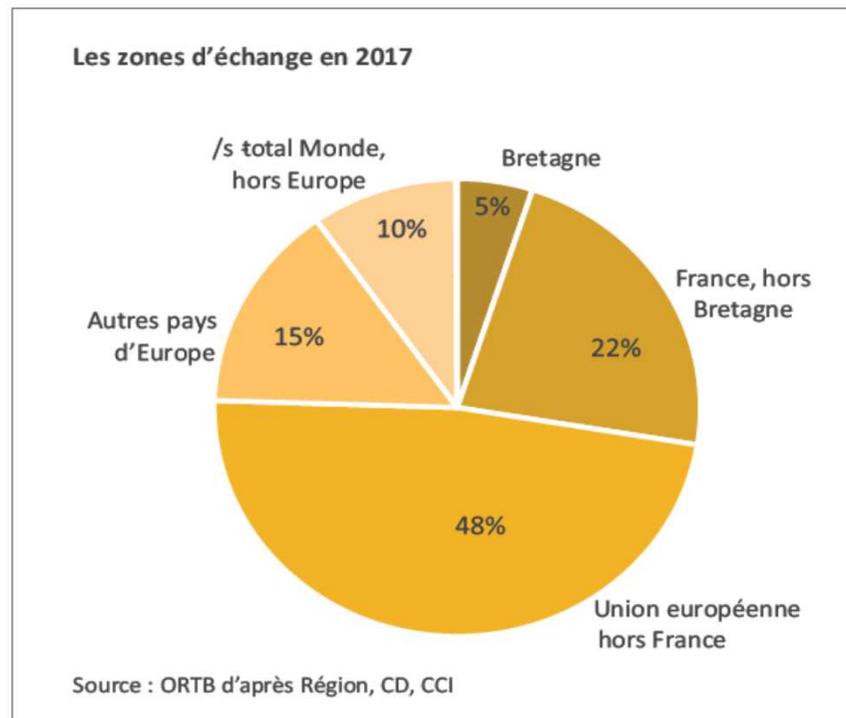
Bretagne	7,0 Mt
France	365,3 Mt
Liquides	137,8 Mt
Solides	77,8 Mt
Divers	149,7 Mt
Conteneurs	55,4 Mt

- Les 3 principaux ports, propriété de la Région depuis 2007 assurent 87% des trafics bretons
- Baisse des trafics à partir d'années différentes : 2004 St Malo, 2008 Lorient, 2012 Brest)
- Roscoff, 4^{ème} port, est stable à 470 Kt. Le Légué est 5^{ème} port, à 290 Kt

Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ? État des lieux et tendances

Trafic maritime de ports de commerce

(source : Ports de commerce en Bretagne 2017 - ORTB)



- $\frac{3}{4}$ des trafics des ports de commerce bretons sont à l'international (hors France) dont seulement 10% hors Europe, majoritairement à l'importation

Préparation des ateliers prospectifs - Atelier D : questionnements issus des entretiens

- ✓ Et d'ici 2040, quels facteurs de changement possibles ?
 - Aliment du bétail (soja,...) et importations à Lorient & Brest :
 - Influence culturelle flexitarisme, végétarisme, véganisme-antispécisme
⇒ comportements alimentaires sur certains produits animaux et l'ensemble des filières (alimentation du bétail, transports d'animaux vivants,...)
 - Variabilité forte des flux d'exportations du fait de facteurs dépassant la Bretagne : niveaux de vie, accords de libre-échanges (CETA, Mercosur...), instabilités géopolitiques (embargo russe, taxes américaines, positions aléatoires / Chine...)
 - Produits biologiques, non-OGM, circuits courts alimentaires : minoritaires aujourd'hui en volume (< 10%)... mais aussi en forte croissance dans le segment de la livraison ⇒ enjeu de multiplication des cahiers des charges de productions (bio, sans OGM...) impliquant des modes de collecte séparés des produits



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ?

- **1ères questions prospectives soulevées :**
 - (Au-delà des bonnes intentions régulièrement renouvelées) le Transport Combiné peut-il (enfin) devenir compétitif / TRM un jour sur la « longue distance » (nationale ou internationale) ?
 - Existe-t-il des opportunités de créer un corridor de fret ferroviaire Brest-Rennes (vers Paris, Lyon, Est de France) ? Un hub inter-régional « Ouest » est-il indispensable face à des flux faibles et dispersés ?



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ?

- Vidéos de lancement (« 2040, c'est déjà aujourd'hui ? ») :
 - « Et si vous passiez au transport combiné ? » (GNTC) :
<https://www.youtube.com/watch?v=KZ9xQO5eInc>

Préparation des ateliers prospectifs - Atelier D :

questionnements issus des entretiens

Transports ferroviaires Bretagne

- Transport ferroviaire marginal en entrée/sortie de la Bretagne
- Trains complets : approvisionnement partiel en train depuis le Centre de la France (céréales des adhérents de la fédération Nutrinoé de fabrication d'aliments du bétail). Potentiel de développement avec Sncf. Nécessité de maintenance curative de 3 lignes capillaires (Auray-Pontivy, Vitré-Gérard, Rosporden-Coat Conq (Concarneau) desservant des usines
- Plus d'usage en intermodalité entre les ports de déchargement de l'aliment du bétail et les usines des fabricants d'aliments (Brest pour l'usine de trituration Bunge sur le port, Lorient ?)
- Transport combiné rail/route : sujet récurrent et de longue date pour la France et la Bretagne (cf. étude CRCI 2010) + Plan Régional d'Actions Logistiques Bretagne, (2013)
- 1 offre de Lahaye Global Logistics par filiale Trans-Fer, associé à Novatrans, filiale de Sncf, sur la plateforme « Rennes Terminal »
- Un (*enième* » ?) « Plan de relance du fret ferroviaire » national, annoncé par le Ministère des Transports en mai 2018 ⇒ travaux de remise à niveau du réseau (sous-investissement des dernières décennies) pour une meilleure disponibilité des voies en nocturne pour le fret

Préparation des ateliers prospectifs - Atelier D : questionnements issus des entretiens

- ✓ Et d'ici 2040, quels facteurs de changement possibles ?
 - ✓ Intérêts *a priori* de la massification des flux par le fer :
 - ↗ de sécurité et fluidité routière (moins de camions)
 - ↘ du coût par t*km
 - ↘ de CO2 / t-km (40 à 80 caisses par train)
 - ↘ main d'œuvre (pénurie de conducteurs TRM)
 - Adaptable à tous les produits (hors ultra-frais où délai A pour B souhaitable)
 - ✓ Malgré les difficultés rencontrées depuis 10 ans... **consensus sur l'intérêt du ferroutage à long terme mais aussi sur les difficultés opérationnelles à court terme** pour les chargeurs/industriels bretons et les transporteurs liés à la nécessaire massification/mutualisation de flux dispersés sur le territoire et à l'organisation commerciale des sillons ferroviaires / TRM : service journalier, fiabilité du délai « A pour B » et coût par le TRM vs anticipation A-2, aléas de circulation (priorité des sillons aux voyageurs, national-régional sur les marchandises, travaux nocturnes sur le réseau, portion de lignes non électrifiées en région Centre Val de Loire et passage par la région parisienne pour Mâcon/Lyon; transbordements nécessaires en pré et post acheminement)

Préparation des ateliers prospectifs - Atelier D : questionnements issus des entretiens

Logistique Bretagne 2040 » : synthèse de l'état des lieux et entretiens

Lahaye Global Logistics / Trans-Fer (logisticien-transporteur) +
Novatrans (entreprise ferroviaire) sur Rennes Terminal (gare de Rennes)



Terminaux de Transport Combiné
Situation au 1^{er} février 2018





Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ?

- **1ères questions prospectives soulevées :**
 - Quels enjeux d'aménagement de plateformes de mutualisation-éclatement des chargements et de la logistique « import-export » ?
 - Quels effets d'une politique nationale de « zéro artificialisation nette des sols » sur les zones d'activités et le secteur logistique : surfaces et volumes importants (bâtiments, parking, stockage extérieur,...) ?



Atelier D : Insertion de l'Ouest productif dans les flux import/export ?

- **1ères questions prospectives soulevées :**
 - Stratégie export des TPE-PME via des « market place » (exemple : Gourming du Groupe Le Duff)