

Situations et perspectives modales et intermodales du transport des marchandises et des voyageurs

Compte tenu de sa situation géographique très particulière, la Bretagne est confrontée à des choix décisifs en matière de transport, et ce tous types et modes confondus.

C'est précisément l'objet de la manifestation régionale organisée le 22 juin dernier, un séminaire intitulé «situations et perspectives modales et intermodales du transport des marchandises et des voyageurs en Bretagne».

Au cœur des régions de l'arc Atlantique et de l'arc Manche, la Bretagne est à la croisée de plusieurs chemins. Elle se situe entre, à l'est, un axe terrestre nord-sud de transport de marchandi-

ses et de déplacement de voyageurs, et à l'ouest, des routes maritimes intercontinentales qui desservent principalement les ports de la mer du nord. De ce fait, il est important de se demander comment

répondre plus efficacement et plus durablement à la demande de déplacements de voyageurs et de transports de marchandises ? Sur quelles bases de coopération ? Et avec quels leviers d'actions ?



Un événement régional fédérateur

Pour répondre à l'ensemble de ces questions, l'ORT de Bretagne (ORTB) a donc organisé, le 22 juin 2006, un séminaire sur le thème «situations et perspectives modales et intermodales du transport des marchandises et des voyageurs en Bretagne». Plus de 100 personnes y ont participé, représentant un large panel d'acteurs économiques, institutionnels et professionnels des transports. La manifestation, introduite par le Président de

l'ORTB, M. Christophe JÉGOU, a été ouverte par M. Gérard LAHELLEC, Vice-Président du Conseil Régional, chargé des infrastructures et des transports.

Cinq thèmes ont été abordés successivement : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime, le transport aérien, et la logistique, chacun étant introduit par intervention d'un membre de l'ORTB, à laquelle succédait un débat avec la salle.

Puis une table ronde sur

«l'intermodalité, une organisation nécessaire» a permis de faire la synthèse des débats, en cherchant à comment répondre plus efficacement et plus durablement à la demande de déplacements de voyageurs et de transports de marchandises, sur quelles bases de coopération, et avec quels leviers.

Le discours de clôture a été prononcé par M. Laurent FAYEIN, Directeur Régional de l'Équipement de Bretagne, qui a situé le rôle de l'ORTB.

Le transport routier : l'incontournable ?

Au centre de la vie économique et de la vie sociale en Bretagne, le transport routier fait face aujourd'hui à de nouveaux défis. Pour autant, si le transport routier de marchandises cherche à faire évoluer sa situation hégémonique dans le transport pour répondre à une demande plus citoyenne, le transport routier de voyageurs se donne comme ambition d'être présent sur les nouveaux marchés des déplacements intercités.

Intervenant : M. Hervé LE JEUNE - Délégué Régional de la FNTR

Le transport routier de marchandises

Les marchandises transportées par les véhicules routiers le sont soit par des entreprises créées à cet effet, soit par leur propriétaire. Dans le premier cas, il s'agit du transport public pour compte d'autrui et dans le second cas du transport en compte propre.

Le transport public de marchandises est réglementé. Les entreprises qui effectuent du transport pour compte d'autrui sont inscrites au registre des transporteurs et commissionnaires de transport. Des entreprises, dont l'activité principale n'est pas le transport routier, figurent à ce registre.

Les entreprises dont l'activité principale est le transport routier relèvent de plusieurs secteurs. Les établissements de ces entreprises, situés en Bretagne, sont en forte majorité des entreprises de transport routier de marchandises. Le nombre des établissements ayant au moins un salarié, diminue depuis deux ans : 1754 en 2003, 1741 en 2004 et 1700 en 2005. En 2004, à cette popu-

lation s'ajoutent 954 établissements sans salarié. Les entreprises sont plutôt très petites et petites. Les établissements ayant au moins 50 salariés représentent environ 10% en Bretagne.

Le transport des marchandises en Bretagne a atteint 151 millions de tonnes en 2005 dont environ 60% sont acheminés par les entreprises de transport public. Le compte propre est prépondérant dans le transport à courte distance, notamment dans les transports intradépartementaux. Plus la distance s'allonge, plus la part du transport public est importante. Ainsi, la part du transport pour compte d'autrui est supérieure à 80% dans les transports interrégionaux et supérieure à 95% dans les transports internationaux.

Dans la répartition modale du transport des marchandises au niveau national, le poids du transport routier est supérieur à 94%. Celle du transport ferroviaire est de 4% et celle du transport fluvial de 1,3% ; le transport aérien et le transport par oléoducs complétant cette répartition.





Le transport routier de voyageurs

Le transport public de voyageurs regroupe deux grandes familles : les transports urbains (35000 salariés hors SNCF et RATP) et les transports interurbains, également appelés transports routiers de voyageurs (TRV) (65000 salariés en France).

Le transport routier de voyageurs est un acteur essentiel pour la mobilité des personnes, pour l'aménagement du territoire et pour le développement durable. Il y contribue par ses différentes activités dont l'essentiel est constitué de services réguliers (lignes régulières, transport scolaire, ...) auxquels s'ajoutent des services occasionnels (à la place ou de groupes).

Le contexte institutionnel et réglementaire encadre précisément le transport routier des voyageurs (LOTI du 30 décembre 1982, loi SRU du 13 décembre 2000, loi Sapin du 29 janvier 1993). Les textes régissent l'activité des transporteurs notamment en ce qui concerne la sécurité routière, le code du travail, l'accès à la profession et l'organisation et la vente des voyages et des séjours.

En Bretagne, environ une centaine d'entreprises proposent leur service aux usagers au moyen de 3000 autocars. Cette activité regroupe 4000 salariés dont 3500 conducteurs. Cette activité génère 150 millions d'euros de chiffre d'affaires.

Un certain nombre de facteurs militent en faveur du transport routier de voyageurs : la saturation des infrastructures routières liée à l'usage de l'automobile, la pollution atmosphérique qui lui est liée, le coût croissant du carburant. Dans ce contexte, le concurrent du transport routier de voyageurs n'est ni le train ni le bus, mais bien la voiture particulière ; à celle-ci étant attribuée 85% du trafic terrestre de voyageurs, 9%, aux trains et métros, 5%, aux autobus et autocars.

En plaçant le client au cœur de la réflexion intermodale, le transport routier de voyageurs est un mode de transports collectifs à développer.

Conclusion

ECHANGES ENTRE LES PARTICIPANTS

(Cette présentation comme les suivantes sont suivies d'un temps d'échanges dont il est retenu les principaux temps forts)



- le consommateur paiera ce que le citoyen demande aujourd'hui.
- le camion tuera le camion.
- le transport ferroviaire est pertinent dès 250km pour des transports massifiés.
- ce que le citoyen demande aujourd'hui en transport collectif le contribuable le paiera demain, sachant qu'aujourd'hui sa contribution est déjà élevée.
- l'équilibre entre ce que paie l'usager et ce que paie le contribuable devra évoluer le transport de marchandises par TGV, est-ce une utopie ?
- la maintenance des voies, qui se fait la nuit, est une contrainte à la circulation des trains.

Le transport ferroviaire : ses atouts pour la Bretagne

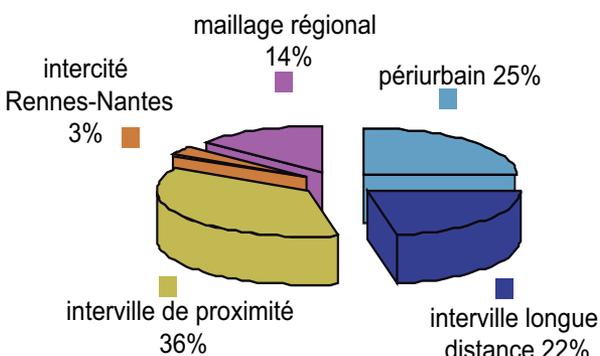
Le transport ferroviaire fait face à un double élargissement. D'une part, du fait du transfert des compétences au niveau régional, l'offre de transports express régionaux rencontre une forte demande. D'autre part, le contexte ferroviaire européen ouvre le marché régional à la concurrence, dont les premiers effets sont enregistrés sur le marché du fret. L'échelle des transports devient européenne.

Intervenant : Mme Anne DERRIEN - Chargée du schéma des études et de l'observation des transports au Conseil Régional de Bretagne, M. Didier PIQUET - Directeur du développement à la Direction Régionale de la SNCF, M. Thierry BRUNET - Responsable Régional Fret à la Direction Régionale de la SNCF

L'offre ferroviaire voyageurs en Bretagne

Presque un habitant sur deux réside à moins de 5 km d'une gare en Bretagne. Pour satisfaire la demande de transport de l'ensemble de la population bretonne, des projets d'envergure sont en cours : la réalisation de la LGV Le Mans-Rennes à l'horizon 2012, ainsi que la modernisation des infrastructures entre Rennes et Quimper d'une part et Brest d'autre part.

Le train est utilisé majoritairement (59%) à partir de la Bretagne pour des déplacements compris entre 350 et 450km. Sur les liaisons interrégionales, 7,4 millions de voyageurs sont montés ou sont descendus d'un TGV en Bretagne. A ce nombre s'ajoute 1 million de voyageurs qui ont utilisé le TGV pour un déplacement intrarégional. Ceux qui ont utilisé une correspondance TGV-TER sont au nombre de 1,3 million. Ces trafics ont généré un chiffre d'affaire de 164 M€ en Bretagne, en progression de 2,4%.

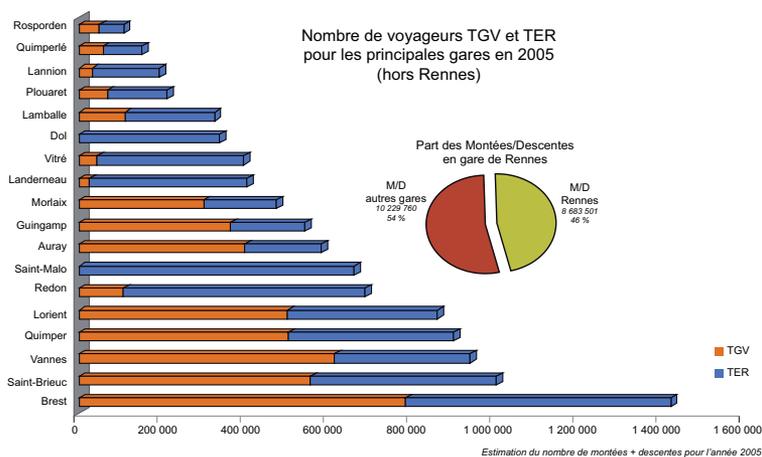


En complément de l'offre TGV, le réseau TER assure les liaisons infrarégionales.

Cette offre a été notablement renforcée ces dernières années. L'offre périurbaine de Rennes a été développée en 1999 et 2000. La refonte de l'offre dans le Finistère a été opérée en 2001. Les liaisons intervilles ont été développées depuis 2003 par le renforcement des fréquences et le renouvellement du matériel roulant, notamment par la mise en service des trains ZTER à partir de décembre 2004. Hors ces investissements, la Région a consacré près de 100M d'euros au TER. Enfin, le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 a mis en place

les financements nécessaires à la réalisation d'investissements importants, principalement l'amélioration des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper et l'électrification de la ligne Rennes-Saint-Malo.

L'Offre TER a généré un trafic quotidien moyen de 20 000 voyages en 2005, soit un total annuel de 7,3 millions de voyages. Ce trafic se répartit



Nombre de voyageurs TGV et TER pour les principales gares en 2005 (hors Rennes)



en trois quarts égaux sur l'axe nord, l'axe sud et le péri-urbain rennais. Le dernier quart regroupe les autres lignes dont majoritairement la ligne Rennes-St. Malo. Ce trafic qui se répartit par ailleurs sur cinq marchés principaux a progressé de 15% depuis 2002.

La gare de Rennes a enregistré 8,683 millions de montées et de descentes des TGV et des TER en 2005. Cette fréquentation représente 46% du total des mouvements comptabilisés dans l'ensemble des gares de la région.

Pour ce qui concerne les usagers des TER, qui effectuent environ 20 000 voyages par jour, les abonnés salariés (25%) et les scolaires et étudiants (10%) représentent ensemble plus du tiers du total.



Le transport ferroviaire de marchandises

L'autre volet du transport ferroviaire concerne le transport des marchandises. Ces transports sont effectués par Fret SNCF, filiale du groupe SNCF Participations dont l'activité est répartie par grands pôles.

En Bretagne, le pôle « agriculture » est le plus actif (1,750Mt en 2005).

Viennent ensuite les pôles :

« pétrole, charbon et acier » (0,420Mt) ;
 « produits de grande consommation » (0,255Mt) ;
 « automobile » (0,190Mt) ;
 « bois, matériaux et produits de carrière » ;
 « produits chimiques et minéraux non ferreux » ;
 « transport intermodal ».

Le fret ferroviaire en Bretagne en 2005 s'est situé à 2 832 000 tonnes. Il a régressé de 16% par rapport au tonnage 2004. La baisse est plus forte sur les expéditions (-25%), qui représentent 16,5% du fret total. Les trains entiers transportent 67% du fret en 2005. Ces tonnages baissent de 14% par rapport à 2004. Dans le même temps, le fret transporté en wagons isolés régresse de 21%.

Les principaux clients de Fret SNCF en 2005 ont été :

→ la « COOPERL », avec 450 000 tonnes de fret,



→ « Le GOUESSANT » avec 420 000 tonnes de fret, ces deux entreprises relevant du pôle « agriculture » ;

→ CITROËN, avec 376 000 tonnes, le fret relevant des pôles « automobile » et « pétrole, charbon et acier ».

Ces trois entreprises concentrent 44% du fret total 2005 de Fret SNCF en Bretagne.

La baisse de 16% signalée ci-dessus, est une évolution constatée sur l'année charnière du Plan Fret mis en oeuvre en 2004 et s'achevant en 2006. Le Plan Fret se caractérise surtout par un système de réservation de trains (RESA FRET) pour des transports massifs et par une gamme d'offres de transport associée à ce système.

Conclusion

ECHANGES ENTRE LES PARTICIPANTS



- La progression de la fréquentation des TER est parallèle à la hausse des carburants.
- L'arrêt de l'activité de la CNC a impacté à la baisse les résultats de fret SNCF.
- Le transport des marchandises sur une distance de 200km est économiquement réalisable s'il y a massification.
- Il y a possibilité de faire rouler des TGV à certaines heures de nuit ; des sillons pourraient être offerts pour des transports de marchandises.
- Le transport des marchandises par TGV est envisageable pour des marchandises dont le prix rentabilise le péage élevé.
- Le coût du transport des produits alimentaires (10 à 12% du chiffre d'affaires), l'importance des trafics (1000 camions par jour sortent de Bretagne), le renchérissement des carburants sont des facteurs favorables au développement du transport ferroviaire.
- La concurrence sur le fret ferroviaire se met en place en Bretagne. A défaut de développement du fret ferroviaire, cette concurrence entraînera un allègement des moyens de transport ferroviaire disponible pour la Bretagne.
- Fret SNCF est une entreprise du secteur concurrentiel ; elle n'a pas d'obligation de service public.
- Le transport routier concurrence le transport ferroviaire au sein même du groupe SNCF.

Le transport maritime : un potentiel de développement à valoriser

Les ports de Bretagne, au coeur des régions de l'ARC Atlantique et de l'Arc Manche sont, à la fois, moteurs et en attente d'un nouveau développement de l'économie régionale. La stabilité de l'activité des ports de commerce depuis des décennies et leur diversité sur une façade maritime importante attestent de leur rôle majeur dans le développement économique régional ; mais elles sont aussi les signes d'une fragilité qui tient surtout à la dimension réduite des arrières-pays que ces ports irriguent.

La situation géographique de la Bretagne place la région entre, à l'est, un axe terrestre nord-sud de transport des marchandises et de déplacement des voyageurs et, à l'ouest, des routes maritimes intercontinentales desservant principalement les ports de la mer du nord.

Intervenant : M. André JOURT - Représente M. Jean-François LE TALLEC - Président de la CRCI

Le fret maritime

Dans ce contexte géographique, les ports bretons traitent des marchandises essentiellement destinées à l'économie régionale, constituées en forte proportion d'importations, de provenance diverses, notamment d'Amérique du sud pour les produits destinés à l'alimentation animale.

Dans la chaîne logistique de l'ensemble des marchandises, le transport maritime représente environ 6% du total des flux bretons, alors que le transport routier regroupe 92% des tonnages, le transport ferroviaire : 2% et le transport aérien : 0,01%.

Néanmoins, le transport maritime occupe une place importante dans les échanges internationaux de la Bretagne. La proportion atteint 60% de l'ensemble des tonnages transportés et plus précisément 70% des importations et 39% des exportations.

En terme d'emplois, les ports bretons regroupent 5% des effectifs salariés des établissements du transport (NAF 611 A et B).

En terme d'activité, dans le contexte national, l'importance des ports bretons est relativement réduite ; mais leur nombre, leur implantation sur le littoral et leur hiérarchisation constituent des points d'appui favorable au développement économique des territoires sur lesquels ils sont ouverts.

Les trois principaux ports de commerce breton sont des ports d'intérêt national. A eux trois ils traitent moins de 10% du tonnage global traité par l'ensemble de ces ports (75Mt en 2004 dont 41Mt en entrées). Les ports autonomes ont traité globalement 281Mt en 2004, dont 207Mt en entrées. Dans cette catégorie de port, l'activité du port de Nantes Saint-Nazaire a atteint 34,5Mt en 2004, dont 26,6Mt en entrées.

montre une activité plus réduite dans les entrées et sorties de produits pétroliers (25%). Par contre, la proportion des produits destinés à l'alimentation animale dans le trafic total est caractéristique de l'activité des ports bretons (21%).

Le transport maritime des autres marchandises reste toutefois majoritaire dans l'activité des ports bretons (54%).

Unité : Million de tonnes

	entrées	%	sorties	total	
Ports d'intérêt national	41	55	34	45	75
Ports bretons	7	83	1,4	17	8,4
dont					
Brest	2	83	0,4	17	2,4
Lorient	2,5	93	0,2	7	2,7
Saint-Malo	1,4	78	0,4	22	1,8
Ports autonomes	207	74	74	26	281
dont					
Nantes Saint Nazaire	26,6	77	7,9	23	34,5

Source : CCI de Bretagne / DRE Bretagne

Données 2005

Dans la répartition des trafics portuaires par types de produits, les produits pétroliers représentent environ 45% du tonnage global. Dans l'activité des ports autonomes, ce pourcentage est supérieur à 50%. La comparaison de cette répartition avec celle observée dans les ports bretons

Ces autres marchandises se répartissent en trois tiers environ: les produits liés à la construction et aux travaux publics, les produits liés aux activités agricoles, les produits manufacturés et les moyens de transport utilisés en transport routier ou par conteneurs.



Le trafic passager

Dans le contexte national, le port de Saint-Malo se situe au quatrième rang en terme de trafic passager et le port de Roscoff, au dixième rang ; les trois principaux ports étant Calais, Marseille et Nice.

Les trafics des ports bretons, au total : 1,683 millions de passagers, sont réalisés avec les îles britanniques et les îles anglo-normandes. Les évolutions récentes montrent une baisse des trafics.

Les ports bretons enregistrent également un trafic passager important avec les îles du Ponant. L'ensemble de ces trafics totalise environ 2,4 millions de passagers. Ce total a progressé d'environ 300 000 passagers en cinq ans.



Conclusion

ECHANGES ENTRE LES PARTICIPANTS



- Dans la comparaison des trafics des ports bretons avec ceux des ports autonomes voisins, notamment celui de Nantes Saint Nazaire, il est nécessaire de distinguer les trafics relevant de stratégies nationales : Ceux de l'énergie par exemple, de ceux liés aux activités et à la dimension des arrière pays réciproques. Sur la base de ces considérations, les Pays de la Loire représentent un trafic d'environ 10 millions de tonnes à mettre en regard des 8 millions de tonnes pour l'ensemble des ports bretons.
- Une ligne maritime fret régulière est pérenne à condition d'avoir un fond de cale en entrées ou en sorties, qui permet de diminuer les temps d'escale. Le remplissage des bateaux avec d'autres marchandises ou la possibilité d'équilibrer les flux, assurent un meilleur équilibre financier d'exploitation.
- L'exploitation de petits navires pour le transport de conteneurs est envisageable dans les ports bretons. Mais cela suppose des installations pour que ces conteneurs puissent être chargés ou déchargés sur des porte-conteneurs routiers. Ceci suppose également suffisamment de trafic pour rentabiliser les escales ou alors la possibilité de remplir ces bateaux avec d'autres marchandises.
- L'équilibre d'exploitation d'une ligne régulière est lié soit à un fonds de cale ou alors au versement de subventions d'équilibre.
- Le fait que l'Europe économique s'élargisse vers l'est doit être analysé comme un avantage pour le développement du transport maritime en Bretagne. En effet, le transport maritime ne coûte pas cher. Il est rentable s'il est massifié ou alors si les bateaux naviguent à vitesse lente. Il est coûteux en énergie à vitesse élevée. Des navires de compagnies chinoises naviguent à 17 noeuds au lieu de 25 noeuds pour des liaisons transocéaniques. Sur ce type de trafics maritimes lents, le positionnement de la Bretagne est bon par rapport aux îles britanniques et aux USA. L'enjeu est l'organisation de circuits logistiques appropriés et le développement d'une communication ciblée entre la Bretagne et les régions industrialisées.
- Le transport maritime est d'abord une question de fret. C'est aussi une question de services proposés aux compagnies maritimes : conditions d'accostage, sûreté portuaire, fiabilité,... Ces éléments sont primordiaux pour développer un lobbying efficace auprès des autorités nationales et européennes.
- Le trafic maritime dépend de la qualité des dessertes terrestres des ports. Sur un autre plan, l'acheminement des produits bretons vers les centres de consommation peut être gravement perturbé par des incidents de trafic comme les blocages des grands axes en période hivernale, qui annule les résultats d'une organisation logistique performante. L'un et l'autre trafic bénéficierait de l'amélioration de la qualité de service des grandes infrastructures routières.

Le transport aérien : un transport à la mesure de la Bretagne

L'accessibilité de la Bretagne doit pouvoir s'appuyer sur le développement du transport aérien dans un contexte d'ouverture. Le positionnement géographique de la Bretagne donne aux aéroports bretons une dimension importante dans l'offre multimodale de transport, plus particulièrement pour les déplacements des personnes. Cependant les conditions économiques d'exploitation des liaisons aériennes fragilisent cette offre et renforcent la dimension d'aménagement du territoire de ces équipements.

Intervenant : M. André JOURT - Vice-Président de la CCI de Brest

Le trafic aérien fret

Le trafic fret aérien en Bretagne est enregistré principalement à l'aéroport de Rennes ainsi qu'à l'aéroport de Brest. Le trafic de l'aéroport de Rennes : 12250 tonnes en 2005, représente environ la moitié des trafics fret de plusieurs aéroports français : Strasbourg, Nice, Nantes, Bordeaux.

En volume, l'importance de ces tonnages en Bretagne est relative par rapport aux tonnages de marchandises transportés sur longue distance, de même qu'elle l'est par comparaison aux trafics des aéroports majeurs. Cependant, cette offre de transport en Bretagne existe garde son importance et

est permise par la valeur des marchandises transportées, ainsi que pour résoudre des situations de crise dans les entreprises.

Ces trafics sont globalement stables avec des variations annuelles à l'aéroport de Rennes et en croissance à l'aéroport de Brest.

Le trafic aérien passager

Dans la hiérarchie nationale, les deux principaux aéroports bretons : Brest et Rennes, sont au-delà du dixième rang en terme de trafic passager. L'aéroport de Brest totalise 775 079 passagers en 2005. Celui de Rennes totalise un trafic total de 405 464 passagers.

Plusieurs autres aéroports contribuent à l'offre de transport aérien pour les personnes en Bretagne. Ils sont d'importance inégale. Néanmoins, avec ceux de Brest et Rennes, trois autres aéroports ont un trafic significatif en Bretagne : Lorient, Dinard-Saint Malo et Quimper...

Globalement le trafic aérien passager des aéroports bretons s'est développé en 2005

après une lente érosion les années précédentes. La hausse la plus spectaculaire, concerne la fréquentation de l'aéroport de Dinard, hausse favorisée par les liaisons à bas coûts avec l'Angleterre. Pour les deux plus importants, le trafic à Brest en 2005, a dépassé les niveaux des années précédentes.

A Rennes, le trafic a retrouvé et légèrement dépassé le niveau de 2001.

Il y a vingt ans, l'aéroport d'Orly totalisait environ 90% des destinations enregistrées au départ des aéroports bretons. Aujourd'hui, les destinations offertes au départ de la Bretagne sont plus diversifiées ; les deux tiers se répartissant toutefois entre les aéroports d'Orly, Roissy et Lyon.

Les destinations régulières les plus nombreuses sont offertes à l'aéroport de Brest et à celui de Rennes ; Rennes et Brest se partageant les trafics sur cinq même destinations. L'aéroport de Brest offre un nombre de liaisons internationales plus nombreuses que celles disponibles à Rennes ou Dinard.

Pour les destinations de vacances, l'aéroport de Brest offre une quinzaine de destinations principalement localisées autour de la Méditerranée, mais aussi au Sénégal, les Canaries ou encore la Martinique.

La présence des compagnies aériennes est nombreuse dans les deux principaux aéroports bretons.



Conclusion

ECHANGES ENTRE LES PARTICIPANTS



- Les chiffres du transport aérien en Bretagne restent relativement faibles par rapport aux trafics des aéroports situés hors de Bretagne. Des perspectives de développement existent pour le transport des passagers. Néanmoins, l'aéroport de Rennes n'est pas sur le marché des vols charters, lequel s'est polarisé sur celui de Nantes dans l'ouest.
- Dans les comparaisons portant sur le fret aérien, les grands aéroports (Lyon : 100 000 tonnes) affichent des résultats liés en grande partie au fret transporté dans les soutes des avions de ligne. En Bretagne, le fret aérien est pour partie significative, du fret camionné vers les aéroports parisiens.
- Dans l'avenir, la réalisation de l'aéroport de Notre dame des Landes et la hausse des coûts du transport aérien vont modifier la répartition des trafics entre les différents aéroports de l'ouest et favoriser la massification sur cette plateforme. Cette perspective pose toutefois la question des infrastructures pour y accéder.
- Cette perspective est lointaine et dans l'analyse globale des besoins nécessaires pour répondre à la demande de déplacements et de transport en Bretagne, la réalisation de la LGV Le Mans-Rennes reste prioritaire. De même, dans la situation actuelle, l'offre de service des cinq aéroports majeurs en Bretagne doit être considérée d'intérêt public fort, avec des missions différentes, sans négliger que leurs situations restent fragiles. Considérant la géographie de la Bretagne, la consolidation de l'aéroport de Brest est prioritaire en terme d'aménagement du territoire. Par rapport à l'évolution des marchés, la Bretagne, avec l'aéroport de Dinard s'est situé sur les transports à bas coûts. De même, liée au transport aérien, l'activité de l'entreprise TAT, située à Dinard, offre des emplois qualifiés. Le maintien d'une offre de service de transport aérien permet de répondre à l'objectif d'égalité territoriale. A terme, l'activité de l'aéroport de Notre Dame des Landes nécessitera de trouver un nouvel équilibre, en considérant que la situation d'un ou de plusieurs aéroports structurant le territoire breton, sera fragilisée.

La logistique : relais du développement de la Bretagne

Que l'on parle de filière ou de fonction logistique, la Bretagne dispose d'un potentiel important à développer. Ce développement a ses sources dans les entreprises industrielles et de la distribution, qui par des organisations nouvelles ou bien par une externalisation de cette fonction, recherchent une meilleure compétitivité sur des marchés de plus en plus concurrentiels. Ce développement a également ses sources dans la diversification des activités des entreprises spécialisées en logistique et transport, dont l'objectif est à la fois de mieux répondre à la demande de leurs clients mais aussi de situer leur production de service sur des activités à plus forte valeur ajoutée. Cette évolution s'accompagne de la nécessité d'aménager le territoire en conséquence pour en retirer le plein effet économique et social.

Intervenant : M. François LEBLOND - Chef de projet logistique - CCI de Rennes

La logistique en France

En France, les zones logistiques majeures sont principalement situées à l'est d'une ligne Le Havre-Marseille. Elles regroupent environ 80% des entrepôts supérieurs à 5000m². Globalement, la surface totale des entrepôts représente environ 30 millions de m² construits sur l'ensemble du territoire. La surface moyenne des entrepôts construits dans les zones logistiques est d'environ 30000m² en 2005. Elle a doublé depuis 1998. Le raccordement au fer est présent dans 85% des nouvelles im-

plantations de grande taille. Celles-ci sont majoritairement (60%) liées à des prestataires, qui sont surtout des transporteurs. En Allemagne, ces prestataires sont surtout des industriels tandis qu'en grande Bretagne, ils sont financiers.

Les ratios d'emploi pour 10000m² construits vont de 5 pour du stockage seul à 22 chez des prestataires pour la grande et moyenne distribution. Il est de 17 chez les prestataires pour l'industrie.

L'emploi logistique représente de 9 à 10% des emplois salariés en France, dont les deux tiers sont situés chez des prestataires. Le quart des emplois liés à la logistique est situé dans l'industrie et les services et 10% chez les distributeurs. L'essentiel des emplois dans la logistique sont des emplois de magasiniers, d'ouvriers du tri, de l'emballage et de l'expédition, de manutentionnaires, de caristes. Les cadres et agents de maîtrise représentent 16% des effectifs salariés dans ces entreprises.

La logistique en Bretagne

En Bretagne, les trois secteurs moteurs de l'activité logistique sont l'automobile, l'agroalimentaire et la distribution.

La lecture des cartes précédentes montre que la localisation de ces activités et des établissements qui les accueillent est diffuse sur le territoire breton.

Plus généralement, cette observation est confirmée par le suivi des permis de construire des locaux de stockage. Les statistiques des surfaces autorisées montrent que la construction des locaux de stockages se développe plus rapidement

en Ille et Vilaine que dans les autres départements. La réalisation d'équipements importants dans la région de Saint Brieuc place les Côtes d'Armor en second rang.

La carte de localisation de ces équipements sur les dix dernières années montre qu'ils se construisent sur pratiquement l'ensemble du territoire. Néanmoins des pôles de concentration se confirment autour des principaux centres urbains, dont en premier lieu, l'agglomération rennaise et plus globalement sur l'Ille et Vilaine dont l'attractivité s'est renforcée sur les trois ou quatre dernières années.

Des activités logistiques se développent aussi sur des pôles secondaires : Ploërmel, Loudéac par exemple. Globalement, la réalisation d'équipements logistiques se fait au coup par coup sans coordination, sauf en Ille et Vilaine où une réflexion sur ces activités ont été menées à plusieurs échelons territoriaux.

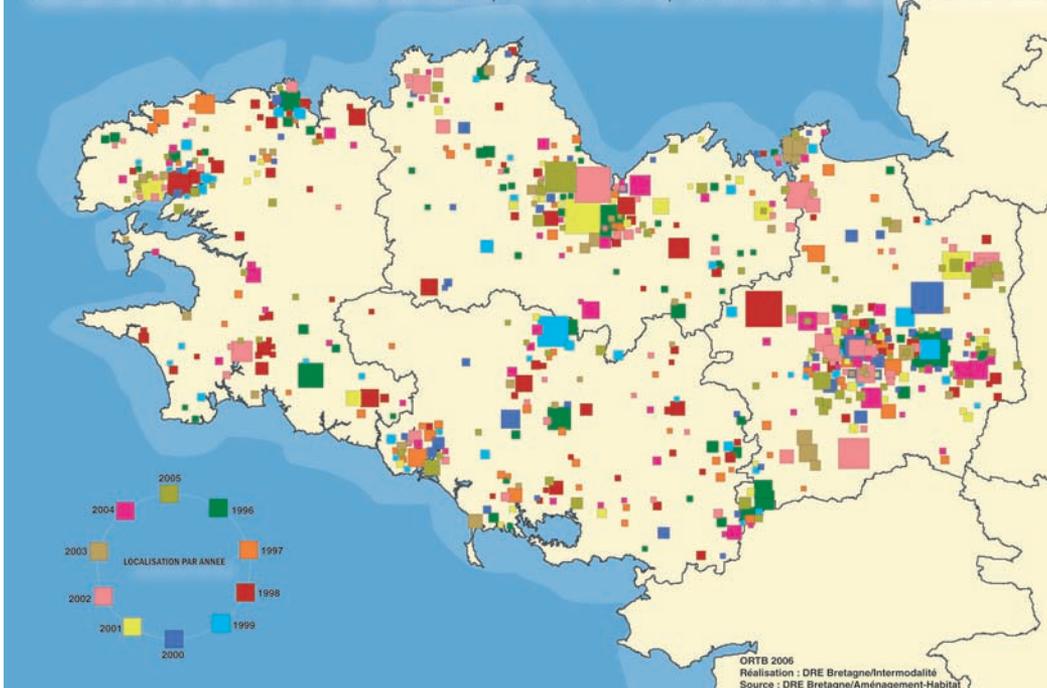
La position géographique du bassin rennais, comme porte d'entrée et de sortie de la Bretagne, favorise le développement des activités logistiques. Ce développement est également soutenu par les fonctions métropolitaines de l'agglomération.



Dans ces activités, l'automobile et les industries agroalimentaires sont également fortement représentées. Ce dynamisme mobilise de nombreux prestataires dont la concentration repose sur un pôle transport fort. Cette forte activité a conduit les décideurs publics à étudier la faisabilité d'une plateforme logistique de niveau régional située sur les communes de Domagné et Chateaubourg

A l'autre extrémité de la Bretagne, la logistique dans le bassin brestois se caractérise aussi par un fort potentiel. Il est toutefois limité par un arrière pays économique relativement restreint. L'activité logistique y est très liée aux activités portuaires ainsi qu'à une concentration d'entreprises agroalimentaires. Dans ce secteur du Finistère, la présence traditionnelle d'importantes plateformes de distribution, nécessaires à l'activité commerciale des grandes et moyennes surfaces, contribue aussi à l'activité logistique. Néanmoins celle-ci est réalisée surtout par des prestataires logistiques extérieurs à la zone économique. Les activités logistiques en Bretagne sont réalisées par 13 des 25 premiers prestatai-

LOCALISATION DES BÂTIMENTS DE STOCKAGE NON AGRICOLE, DE PLUS DE 1000 M2, AUTORISÉS ENTRE 1996 ET 2005 EN BRETAGNE



res opérant en France. Cette concentration relative se traduit par une cohabitation entre des sociétés familiales et des grands groupes. Le développement des activités logistiques a été quelque peu freiné par une relative pénurie d'opérateurs qualifiés et par un déficit d'encadrement intermédiaire. L'offre globale de formation (61

formations : du CAP au master spécialisé) mise en place pour les différents niveaux de qualification par les chambres consulaires et les établissements de l'éducation nationale, en Bretagne, doivent dès à présent permettre de répondre à la demande des prestataires locaux et des industriels et commerçants.

Conclusion

ECHANGES ENTRE LES PARTICIPANTS



- L'évolution de la logistique est liée à celle des marchés, lesquels se déplacent vers l'est de l'Europe. Cette évolution ne concerne pas l'industrie automobile dans le bassin rennais qui a contrairement à la délocalisation, resserré son organisation logistique. En général, la logistique d'approvisionnement est liée aux zones de fabrication et celle de distribution, aux zones de consommation. Les délocalisations concernent surtout les flux industriels.
- La logistique est un des critères de localisation des chargeurs. Nantes bénéficie des localisations motivées par la logistique d'importation. Sur Rennes, il s'agit plutôt de logistique de distribution liée à l'importance du bassin de consommation.
- Les zones logistiques concentrent des flux de marchandises et de camions et dans certains cas de trains. Leurs réalisations supposent la construction préalable d'infrastructures importantes qui peuvent ensuite ne pas être utilisées. Pour les pouvoirs publics, il s'agit d'enjeux importants qu'il est nécessaire de bien maîtriser.
- L'exposé précédent a mis en parallèle les emplois et les formations logistiques. Sur les zones en construction à Gaël et St Méen le Grand, situés à moins de 50 km de Rennes, le bassin d'emplois permet de répondre aux besoins des logisticiens. Pour ce qui concerne l'emploi qualifié, la Bretagne offre des structures de formations adaptées et en nombre.

TABLE

Séminaire du

"L'Intermodalité, une organisation nécessaire"

M. JOURT (Vice-Président de la CCI de Brest) : L'intermodalité - exemple de l'aéroport de Brest avec la mise en place d'une navette entre l'aéroport et le centre-ville. La fréquentation n'est pas au niveau où on l'attendait. L'objectif est de créer une complémentarité entre l'avion et le train par le moyen de la navette. Ce constat pose la pertinence ou la recherche de nouveaux maillons dans une chaîne.

M. LAHELLEC (Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne) : La rencontre entre Autorités Organisatrices de Transports (AOT) permet de répondre aux besoins exprimés par les gens. Le rapprochement des AOT entre elles permettent de mieux répondre aux usagers des TER et des bus. Un même ticket, c'est mettre en oeuvre l'intermodalité, Nous en sommes en phase opérationnelle à Rennes. Nous envisageons une extension à la Bretagne.

M. FAYEIN (Directeur Régional de l'Équipement Bretagne) : Ce mode est pertinent sur un espace. Mais pour revenir aux besoins des usagers, il faut se poser la question du mode de transport le plus pertinent. En transport public, l'initiative publique est nécessaire. Les choses ne se font pas spontanément. Il faut avoir la volonté de tirer les bilans. L'intermodalité n'est pas une fin en soi.

M. JEGOU (Président de l'ORTB) : Apprécier le besoin des passagers qui se dispersent dans l'espace est difficile. Il faut voir réellement le besoin. L'intermodalité devient incontournable.

M. JOURT : La problématique était-elle très différente il y a 25 ans ? Le réflexe tout voiture est toujours présent. La voiture est le prolongement de l'être humain. Elle correspond à l'individu. Les passagers débarquant à l'aéroport prennent des voitures de location.

M. LAHELLEC : Il n'est pas opportun de définir une politique des transports publics à partir des aéroports. On constate qu'à Dinard, les locations de voitures fonctionnent bien. Tout cela fonctionne tout seul. Le prix du billet d'avion détermine le choix du voyage. Il ne faut pas partir de là mais des besoins de transport quotidien.

M. MARSCHALL (*Bretagne Economique*) : Il y a une masse critique ?

M. FAYEIN : Il faut considérer le dynamisme urbain et interurbain. La ville est le lieu où on habite et travaille. La ville est génératrice de trafic. La ville permet d'aller au devant des besoins des citoyens en s'interrogeant sur le logement, les services ... La planification urbaine est sous la responsabilité des collectivités locales et s'exprime par les PDU, PLH, PLU, SCOT, plan des services, ... Il faut s'interroger sur la bonne échelle de la planification. En transport, le responsable est l'autorité organisatrice des transports ; mais le dialogue est nécessaire car elle n'a pas toutes les cartes à sa disposition.

Que penser des pôles intermodaux ? Le pôle intermodal doit organiser l'échange entre modes pour atteindre divers lieux : logement, gare, voiture, parking, ... Ceci est au coeur de la réflexion sur l'organisation urbaine, sur l'expansion urbaine.

M. LAHELLEC : Un bus à 2 euros concurrence un train à 10 euros. Il faut comparer le coût du ticket et le prix du voyage. Autant, il n'est pas très compliqué de faire du train-bus pour un passager, mais quand les flux sont massifs, la difficulté est d'assurer la fluidité entre les modes.



RONDE

22 juin 2006

"L'Intermodalité, une organisation nécessaire"

M. MAGRET (SNCF-Direction Délégué TER-Responsable de Gare et Patrimoine) : Le trafic TER se développe grâce à l'AOT, le Conseil régional, et aux autres AOT. Les gares vivent un second souffle. En gare, le client a besoin d'un site lisible, efficace, fluide. Leurs aménagements sont réalisés en partenariat.

M. MARSCHALL (Bretagne Economique) : Le multimodal suppose plusieurs maillons ?

M. MAGRET : Rennes est un bon exemple de réussite, un bon exemple de ce que doit être l'intermodalité. Mais l'expérience montre aussi le besoin d'évoluer.

M. MARSCHALL : Abordons la problématique marchandises. Le transport des marchandises d'un port breton vers une destination de livraison par le ferroviaire est moins simple que pour le transport des voyageurs. La fluidité de la chaîne est plus faible. Le conteneur améliore cette fluidité. Le conteneur s'est beaucoup développé à Brest. Il existe un fonds de cale.

M. JEGOU : La faiblesse du ferroviaire est liée au positionnement de la Bretagne. Il y a également la présence de deux ports. S'il y a un port, il pourrait se développer. Le transport routier monte du fret vers Le Havre et la Belgique. Les ports bretons sont pénalisés par le manque de commerce industriel.

M. BENESTEAU (CRCI-Directeur Information Économique et Prospective) : Le port du Havre se développe en transport de conteneurs. Rennes peut se situer comme port sec du Havre.

M. LAHELLEC : La Bretagne devrait nourrir d'autres ambitions pour les ports. Cependant, il faut tenir compte de plusieurs éléments :

- 1) la domanialité portuaire n'est pas morcelable
- 2) vue de Shanghai; les ports de Bretagne sont petits, peut-être n'existent-ils même pas. Ici, même dans le débat sur les ports, le port du Légué n'est pas cité alors que le trafic est d'environ 600 000 tonnes.
- 3) les éléments qui ne dépendent pas des décisions locales, l'OMC, par exemple, ne sont pas des arguments pour en rabattre
- 4) Si on massifie les flux, comment s'y prendre pour générer de la valeur ajoutée en réalisant ces flux ? Il faut noter qu'au port du Légué, l'infrastructure portuaire n'est pas utilisée

L'attitude doit être positive par rapport à cette adversité et pour ce qui concerne la logistique, la prudence est à mentionner.

M. MARSCHALL : Comment en finir avec le tout routier alors que le transport ferroviaire est en difficulté?

M. BRUNET (SNCF-Responsable Régional Fret) : Le problème de la qualité de service peut expliquer la baisse de trafic. Cette évolution entraîne la perte de trains disponibles pour le transport ferroviaire dans l'Ouest. L'offre ferroviaire doit s'adapter à la demande de transport. La concurrence sur le transport ferroviaire de fret est ouverte. L'objectif est de regagner des parts de marché. Depuis 3 ans, fret SNCF améliore sa qualité de service.

TABLE

Séminaire du

"L'Intermodalité, une organisation nécessaire"

M. MARSCHALL : Ceci nécessite de communiquer

M. LAHELLEC : L'ouverture du fret à la concurrence ne mettra pas une tonne de plus sur les rails. Le chantier de transport combiné de Rennes a été fermé alors que sa modernisation a été la 1ère opération du contrat de plan Etat-Région. Une contractualisation avec les transporteurs permettrait de relancer l'équipement de Rennes et serait un atout pour se situer sur des marchés européens.

M. MARSCHALL : Il faut donc contractualiser

M. LAHELLEC : La Région est très mobilisée sur la LGV qui mobilise des financements importants. Mais cela vaut le coup de regarder si les transporteurs sont prêts à s'engager dans les conditions que l'on connaît pour faire des choses dans la direction de l'intermodalité.

M. JEGOU : C'est une très bonne chose. Mais, il faut éviter de monter une action prématurée ou mal amenée. Il faut partir de l'analyse du fret pour établir une cohabitation avec les services ferroviaires. Auparavant, l'opérateur CNC concurrençait les transporteurs qui se sont engagés dans le transport combiné.

Le tout-camion n'est plus possible. La crise du pétrole rend le gazole très cher or c'est la matière première du transport routier des marchandises. L'intermodalité est une alternative incontournable. On est à un carrefour. Il faut se battre ensemble. On dispose aujourd'hui de nouvelles technologies qui permettront de mettre des camions sur le rail jusqu'à Lyon et Milan.

M. MARSCHALL : On fait du porte-à-porte avec le transport ferroviaire ?

M. FAYEIN : Il n'existe pas d'intermodalité si on regarde la carte logistique. Comparons avec les transports urbains, les collectivités n'ont pas hésité pour des raisons d'aménagement du territoire et pour des opérations de massification à aménager la plate forme intermodale de la gare de Rennes. Il y a là un enjeu extraordinaire. En terme d'aménagement du territoire, il est intéressant de réfléchir à la massification logistique. Mais, est-ce le rôle des pouvoirs publics d'intervenir sur un projet important comme l'est la plate forme logistique de Chateaubourg même s'il est intéressant d'offrir un service de massification des marchandises.

M. MARSCHALL : le mer routage ou le cabotage est-il une alternative ?

M. JEGOU : Il est une bonne solution de transport pour l'assurance du transporteur, pour le client et pour le transporteur lui-même. Les camions de mon entreprise utilisent la liaison maritime Toulon-Rome exploitée par l'armement Robert Louis-Dreyfus. Le coût de l'embarquement est de 450 € pour la remorque et de 40 € pour le tracteur. Le gouvernement italien rétrocède 100 € pour le lancement de la ligne.

Par la route, le transport exposé aux accidents et aux vols, crée de la pollution. Pour l'instant, la traversée est offerte tous les deux jours. L'objectif serait de pouvoir embarquer tous les soirs. Malgré l'aspect très attractif de cette liaison, le bateau est loin d'être à pleine charge. Le choix est offert. Il y aurait par ailleurs un intérêt à réactiver le cabotage.



RONDE

22 juin 2006

"L'Intermodalité, une organisation nécessaire"

M. FAYEIN : La circulation de la voiture dans la ville crée de fortes contraintes. De plus, il faut organiser son stationnement. La gestion de cette contrainte relève de la gouvernance. En matière de marchandises, la règle économique est plus prégnante que les règles de gouvernance. Celles-ci s'expriment seulement au travers de la réglementation des transports. Il est nécessaire d'avoir une vision prospective de ce dossier.

M. JEGOU : Le transport routier de marchandises est rapide et efficace mais il est de moins en moins économique.

M. LAHELLEC : Le recours au cabotage maritime est une alternative. La région est candidate pour le transfert des trois ports bretons. Elle l'est pour qu'ils se développent. Des aménagements seront réalisés. Il faudra convenir ensemble du lieu de leurs réalisations. Mais cela passera par un conventionnement pour justifier des investissements. Dans le transport intermodal, on complexifie. Il y a matière à simplifier sur les infrastructures dès lors que leur réalisation est voulue en commun. Ceci est vrai pour les voyageurs comme pour les marchandises. L'information réciproque est un préalable sur ce plan.

M. JEGOU : La liaison Toulon-Rome fonctionne très bien. Ce n'est pas un obstacle au transport porte-à-porte. Ceci fonctionne très bien aussi à part que le transport routier ça encombre et ça pollue. Les chargeurs prennent peu en considération ces aspects.

M. FAYEIN : Le transport routier est confronté à un ensemble de contraintes. C'est sur la base de ces contraintes que s'effectue la concurrence entre les territoires. Ces contraintes s'imposeront de plus en plus. Il faudra faire un effort pour faire évoluer un certain nombre de ces contraintes : la réglementation sociale, la capacité des autoroutes, ... Il n'y a pas que le marché aveugle. Il y a des contraintes à gérer.

CLÔTURE

M. FAYEIN : L'ORTB a eu une activité centrée par tradition sur les marchandises. Ce secteur est en évolution. Il y a nécessité à anticiper sur les mutations économiques pour enrichir le contrat de projet. Le secteur des transports doit prendre sa part dans cette réflexion.

L'ORTB développe son action depuis deux ou trois ans sur le transport des voyageurs. Les enjeux sont formidables. Il y a le TER et les problèmes d'intermodalité. La nouvelle LGV induira des besoins nouveaux.

L'ORTB a, je le souhaite, la volonté de travailler sur ces sujets, d'apporter de la connaissance et d'être le lieu pour partager cela.

Pour l'avenir, le bureau aura à faire un programme de travail. Je souhaite que soit reprogrammé un colloque. C'est un moment fort de l'année.

Face aux nouvelles responsabilités de chacun, les notions d'observations sont plus prégnantes que jamais et ces observations doivent être partagées. L'observation est la mission principale de l'observatoire. J'y marque un intérêt renouvelé et je souhaite qu'un maximum d'opérateurs rejoignent l'ORTB.

JE FÉLICITE TOUS LES ACTEURS DE CE SÉMINAIRE POUR LE TRAVAIL FAIT.



2007

Siège social : DRE Bretagne - L'Armorique
10 rue Maurice FABRE - CS 96515
35065 Rennes Cedex
Téléphone : 02 99 33 47 97
Télécopie : 02 99 33 43 35
Directeur de publication : Monsieur Christophe JEGOU, Président de l'ORTB
Dépôt légal : 1^{er} semestre 2007 - ISSN 1254-6615
Rédaction : Dominique LE ROY - DRE Intermodalité
Conception-réalisation : Stéphane MAHÉ - DRE Intermodalité
Impression : MEDIA-GRAPHIC
Mel : ortb@i-carre.net
Internet : www.observatoire-transport-bretagne.com
Crédits photos : DRE Bretagne