

**COMMUNIQUÉ
DE PRESSE**

Saint-Gérard, le 29 avril 2024

Décarbonation de l'économie et planification écologique Présentation de l'étude sur le fret ferroviaire en Bretagne

Au titre du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2022, l'État, la Région et SNCF Réseau ont mené une étude sur le potentiel ferroviaire et le développement d'alternatives logistiques au transport routier en Bretagne. L'objectif est de répondre aux enjeux de décarbonation de l'économie tout en tenant compte des caractéristiques de l'acheminement de marchandises. Associant l'ensemble des acteurs de la filière, ce travail, conduit en 2023, a permis de dresser un diagnostic, d'identifier un potentiel et de définir les mesures pour répondre aux besoins sur le territoire. Les trois partenaires ont présenté cette étude, ainsi que les grandes orientations qu'elle a inspirées, ce lundi 29 avril, sur le site du groupe Le Gouessant à Saint-Gérard. Ce rendez-vous a été l'occasion de réaffirmer leur ambition commune en faveur du (re)développement du fret ferroviaire en Bretagne.

Région périphérique éloignée des grands axes de transport, notamment ferroviaires, **la Bretagne est dotée d'un réseau routier de qualité, maillé et gratuit, qui concurrence fortement le fer**. La forte dispersion de l'activité économique sur le territoire constitue aussi un frein à la massification du transport de marchandises.

Le **trafic ferroviaire de marchandises** est ainsi **modeste avec 1,2 M de tonnes transportées par an**, soit une **part modale de 1,4%** (alors que la moyenne nationale s'établit à 9%). Ce **trafic** est par ailleurs **peu diversifié et composé essentiellement de céréales pour l'alimentation animale entre la Bretagne et la région Centre** (82% du tonnage).

Passé ce constat, il convient de rappeler que le territoire breton présente aussi plusieurs atouts :

- **un réseau ferroviaire circulaire** qui connecte les principaux bassins d'activité et de population de la région,
- **des accès au réseau ferré nombreux et variés** : 69 Installations Techniques Embranchées (ITE), 4 ports, 9 cours de marchandises, 2 chantiers de transport combiné (CTC) dont un actif (Rennes),
- **un chantier de transport combiné (CTC), à Rennes**, dynamique, qui se développe avec une nouvelle ligne vers Lille ouverte en 2023,
- **un véritable potentiel de développement**, avec des acteurs économiques ouverts au mode ferroviaire.

Alors que le contexte général apparaît porteur (plan national fret, lutte contre le réchauffement climatique, stratégie nationale bas carbone, planification écologique ou encore émergence des RSE...), **l'État, la Région et SNCF Réseau** ont souhaité tracer de nouvelles perspectives en faveur du développement du fret ferroviaire en Bretagne, en conduisant, ensemble, cette **étude stratégique sur le report modal vers le fer en Bretagne**. Fruit de plusieurs ateliers et entretiens avec les acteurs du fret ferroviaire en Bretagne, ce travail sert de **base à l'élaboration, en cours, d'une « feuille de route régionale sur la mobilité des biens et des marchandises »**.

Etaient présents ce jour à Saint-Gérard :

Philippe GUSTIN, Préfet de la région Bretagne,

Michaël QUERNEZ, 1^{er} Vice-Président de la Région Bretagne au climat et aux mobilités,

Loïc HÉNAFF, Conseiller régional délégué à la relocalisation, au fret et à la logistique,

Frédéric ÉTÈVE, Directeur territorial SNCF Réseau Bretagne,

et Rémi CRISTOFORETTI, Directeur général du groupe Le Gouessant.

Contacts presse

Région Bretagne – Service presse : 02 99 27 13 54 | presse@bretagne.bzh

Préfecture de région – Pôle communication interministérielle : 02 99 02 11 80 | pref-communication35@ille-et-vilaine.gouv.fr

SNCF Réseau – Sophie Danet-Rousselle : 02 99 85 87 06 | sophie.danet@reseau.sncf.fr

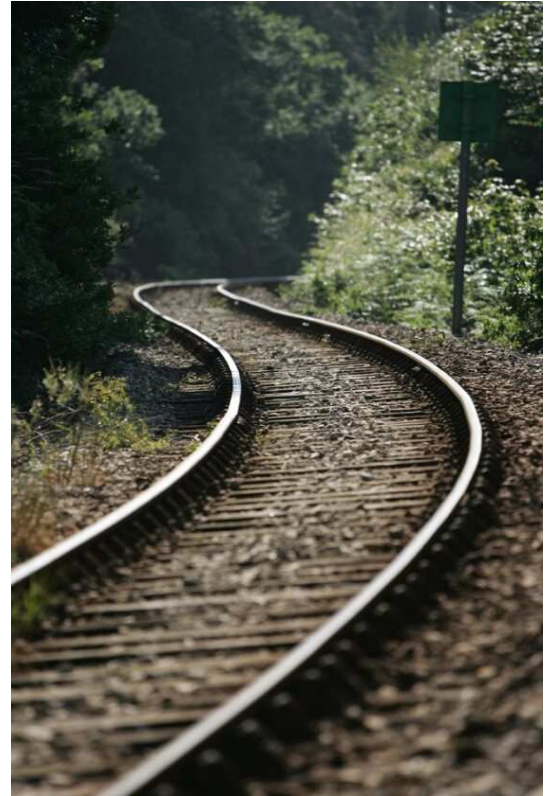
Le fret ferroviaire en Bretagne en quelques chiffres

Le réseau ferré

1 200 km de lignes ferroviaires exploitées

77 km de voies dédiées au fret

14 installations terminales embranchées actives

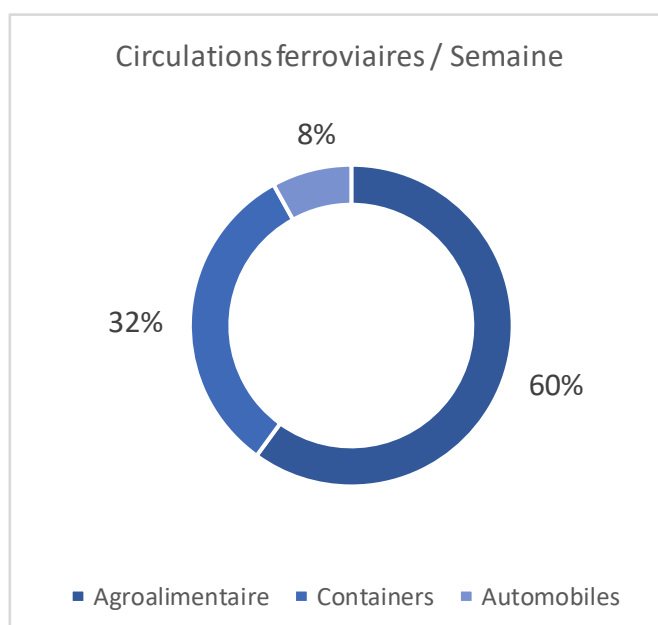


Les flux

2 000 circulations fret en moyenne par an

1,2 M de tonnes de marchandises transportées par an

1,4 % des tonnages transportés en Bretagne



« Faire Fer » en Bretagne : multiplier par 6 le trafic d'ici 2050 !

La Bretagne doit contribuer à l'objectif de décarbonation des transports et s'inscrire dans la stratégie ferroviaire nationale qui vise à doubler la part du fret ferroviaire à 18%, en 2030, et à 25% en 2050.

Les études menées par les services de l'État, de la Région Bretagne et de SNCF Réseau en 2023 ont confirmé le potentiel de report modal de marchandises vers le transport ferroviaire. **Pour accompagner ce retour vers le mode ferré, il faut massifier et mutualiser les flux de marchandises.**

Dans cette perspective, **assurer la viabilité économique des solutions ferroviaires pour les différents acteurs économiques et disposer de points d'accès au réseau ferroviaire constituent des priorités.**

Après avoir étudié plusieurs scénarios, l'État, la Région Bretagne et SNCF Réseau ont déterminé, ensemble, une **trajectoire et des engagements concrets, confirmant leur volonté commune et forte de développer le fret ferroviaire pour répondre aux besoins exprimés en visant l'objectif de multiplier par 6 le trafic de fret ferroviaire d'ici 2050.**

Basée sur des investissements ciblés, régionaux et extra régionaux, portant sur le trafic longue distance mais aussi sur le marché intrarégional et promouvant un renforcement de la gouvernance, cette trajectoire « Faire fer » doit permettre d'atteindre **3 objectifs stratégiques à court, moyen et long termes :**

- **maintenir les flux ferroviaires existants et préparer des conditions du rebond** durant la période 2023-2027 ;
- **dynamiser les trafics ferroviaires existants et potentiels** durant la période 2028-2040 ;
- **développer des trafics ferroviaires pour de nouvelles filières.**

Conforter l'offre existante et préparer le rebond du fret ferroviaire

À très court terme, et ce dès 2024, l'Etat, la Région et SNCF Réseau vont commencer par engager des travaux visant à préserver voire développer les infrastructures existantes présentant du potentiel, avec la volonté d'atteindre environ 6% de report modal en 2040.

Il s'agira de **remettre en état les lignes de desserte fine du territoire Auray-Saint Gérard et Vitré-Gérard (40 M€)**. L'amélioration des conditions de desserte des industries agro-alimentaires favorisera le transfert vers le transport conventionnel par train des matières premières agricoles.

La **poursuite des aménagements du Chantier de Transport Combiné (CTC) de Rennes (15 M€)** permettra quant à elle de développer de l'offre de transfert route – train en proposant **2 allers-retours par semaine supplémentaires.**

Il est aussi prévu de **recréer l'offre mer + fer, en réhabilitant des voies ferrées portuaires à Brest et Lorient (6 M€)**

Des **installations terminales embranchées (ITE)** seront aussi **remises en service pour permettre l'accès au réseau ferroviaire de certaines activités, comme celle des granulats (2 M€)**

Dans le même temps, une **étude portant sur la mise en place d'une gouvernance régionale, facilitant les relations entre acteurs** et examinant l'opportunité de l'installation d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (**1 M €**) sera menée.

Ces opérations, d'un montant total de 64 M€, seront financées dans le cadre du volet « mobilités » du Contrat de Plan État-Région 2023-2027.

Ces actions ne seront efficaces que si elles sont combinées avec une optimisation de l'exploitation. Il convient donc de **garantir la construction d'offre ferroviaire de qualité en favorisant le tracé des sillons réservés au fret et limiter les effets d'éviction du trafic** (sillon fret trame 2h par exemple).

En fonction des territoires et des montants d'investissements, les collectivités locales et les acteurs privés seront sollicités pour participer au financement de ces projets.



64 M€

d'investissement

75 kt à 600 kt
transférées de la route

77 km de voies
réhabilitées

Accompagner la transition (2028-2040)

Ensuite, sur la période 2027-2040, il s'agira d'accompagner les transitions dans les mobilités de marchandises en proposant une **connexion des infrastructures régionales aux réseaux nationaux et européens**.

Jusqu'à 1,2 Mt
de marchandises
transférées de la route

200 M€
d'investissements
d'ici 2040

Le **développement du Chantier de Transport Combiné (CTC) de Rennes** sera poursuivi.

Les **accès au réseau seront développés** pour favoriser la création d'installations terminales embranchées (ITE) et la mutualisation de leur usage.

La **massification des flux sera toujours recherchée et accentuée** (plateforme de massification, association des flux de sens opposés, lien avec le dernier kilomètre et la logistique urbaine).

La **connexion à l'axe Atlantique** aidera à augmenter les flux européens pris en compte dans le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T).



L'internalisation des impacts environnementaux des modes de transport pour favoriser les modes alternatifs et l'adaptation du contexte réglementaire pour accompagner la dynamique ferroviaire seront recherchés.

Développer des trafics ferroviaires pour de nouvelles filières (au-delà de 2040)

Au-delà de 2040, les infrastructures et les services offerts seront matures pour accélérer le développement d'activités nouvelles, qui seront néanmoins recherchées dès les prochaines années. Il s'agira de franchir de nouveaux paliers pour accompagner la décarbonation résolue de l'économie.

Le **transport combiné continuera son développement avec un nouveau Chantier de transport combiné si les trafics atteignent des volumes compatibles.**

La tarification équilibrée et cohérente des différents modes de transport régulera le report modal vers le ferroviaire.

Afin de s'adapter à la nouvelle réalité des flux intrarégionaux, le **développement d'une navette intrarégionale sera étudiée** au regard des implantations et des filières (wagons isolés notamment).

90 000 à 200 000
poids lourds évités
sur la route par an

120 000 t
de CO2 évitées

9 Mt de marchandises
transportées à horizon
2050

À propos du groupe Le Gouessant

Depuis 60 ans, Le Gouessant soutient les agriculteurs et défend l'avenir de l'agriculture sur son territoire. La **Coopérative d'amont** fait le pari de l'excellence et de la diversité pour ramener plus de valeur dans les fermes. Elle co-construit avec ses collaborateurs, adhérents et clients de nouveaux modèles agricoles et joue activement son rôle dans le renouvellement des générations, enjeu déterminant pour la **souveraineté alimentaire**.

La Coopérative s'articule autour de **quatre pôles d'activités** : le pôle "élevage et productions végétales", le pôle "alimentaire et activités grand public", le pôle "aquaculture" et le pôle "nutritionnels", répartis sur une dizaine de sites de production dans le Grand Ouest à travers la Bretagne. **Raccordée au réseau ferré reliant Auray à Saint-Gérand, l'usine de nutrition animale (porcs, volailles et ruminants) située entre Loudéac et Pontivy réceptionne 100 000 tonnes de céréales par an.**