



L'accessibilité marchandises, un levier pour la compétitivité du territoire

• L'espace métropolitain
Loire-Bretagne : **en**
périphérie des grands
flux d'échanges
internationaux

• **Les alternatives au fret**
routier : un potentiel ferroviaire,
maritime et aérien

• **Le transport de**
marchandises : des flux
majoritairement routiers

• **Les enjeux** d'une
accessibilité marchandises
optimisée

Champ d'analyse

▪ L'accessibilité marchandises

L'accessibilité est un thème ouvrant des champs d'analyse très vastes. Cette publication traite exclusivement du fret « marchandises » tous modes sur le territoire du Pôle métropolitain Loire-Bretagne (PMLB) et complète ainsi le précédent numéro de Dynamiques Métropolitaines sur le transport « voyageurs ».

Trois volets sont abordés :

- la particularité du positionnement péninsulaire du Pôle métropolitain ;
- l'accessibilité par mode compte-tenu des atouts et faiblesses du PMLB en matière de fret ;
- les principaux enjeux d'une accessibilité marchandises optimisée, en lien avec le Grenelle de l'Environnement.

Chiffres-clés

88% C'est la part modale de la route dans les transports intérieurs nationaux de marchandises.

85 422 C'est le nombre d'emplois rattachés aux fonctions transports et logistique pour les cinq aires urbaines du PMLB en 2009
soit 37 % des effectifs cumulés des régions Bretagne et Pays de la Loire.

372 millions C'est le tonnage de marchandises transportées par route dans les régions Bretagne et Pays de la Loire en 2011
soit 15 % du tonnage total par route en France métropolitaine.

204 821 C'est le nombre d'équivalents vingt pieds représentant le trafic conteneurisé cumulé des ports du PMLB (en 2011).
soit 5,3 % du trafic total conteneurisé de la France métropolitaine.

40 273 C'est le tonnage cumulé de fret avionné et de fret postal des aéroports du PMLB (en 2011).

Définitions

▪ Autoroute maritime

Itinéraire maritime reliant au moins deux ports d'États membres de l'Union Européenne différents et visant à concentrer les flux de fret pour décongestionner les axes routiers.

▪ Chargeur

Expéditeur de la marchandise transportée.

▪ Compte d'autrui

Transport effectué par une entreprise spécialisée sans que les marchandises lui appartiennent.

▪ Compte propre

Transport effectué par l'entreprise propriétaire des marchandises.

▪ Ecotaxe

Taxe destinée aux poids-lourds de plus de 3,5 tonnes devant entrer en vigueur à l'automne 2013 pour financer de nouvelles infrastructures et rationaliser le transport routier courte et moyenne distances.

▪ EVP (équivalent vingt pieds)

Unité de mesure utilisée pour simplifier le volume d'un conteneur (1 conteneur de 20 pieds = 1 EVP, soit environ 6 mètres).

▪ Fret

Transport de marchandises par air, mer, route, rail, fleuve.

▪ Hub

Plate-forme désignant le point central d'un réseau de transport, assurant, par sa concentration, un maximum de correspondances.

▪ RFID (Identification par Radio Fréquence)

Technologie permettant de suivre le cheminement d'un objet et d'en connaître les caractéristiques à distance grâce à une puce électronique.

▪ Schéma National de Mobilité Durable

Document cadre recensant les principaux projets en matière de transports visant à remplacer le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) en hiérarchisant les éléments prioritaires.

▪ Supply-chain

Ensemble des intervenants de la chaîne logistique du producteur au consommateur via les transporteurs, distributeurs.

▪ Transbordement

Action de faire passer la marchandise d'un mode de transport à l'autre.

L'espace métropolitain Loire-Bretagne

En périphérie des grands flux d'échanges internationaux

Un positionnement **excentré**

A l'échelle européenne, la logistique se structure autour de grands corridors d'échanges qui tendent à se développer par l'Est, accentuant le caractère périphérique de l'espace métropolitain Loire-Bretagne.

Malgré des efforts conséquents réalisés pour améliorer l'accessibilité et le désenclavement de la péninsule bretonne, l'éloignement du territoire Loire-Bretagne induit des distances-temps importantes pour se connecter à ces grands corridors d'échanges dont il reste en marge.

Ceci pénalise l'attractivité logistique du territoire et sa compétitivité dans un contexte de globalisation accrue.

Les acteurs économiques locaux sont donc contraints de rationaliser les coûts et de développer diverses

stratégies de massification et d'innovation, afin de rester concurrentiels.

Le PMLB se situe à proximité de routes maritimes importantes sans toutefois réussir à en capter les principaux flux. Zone de rabattement secondaire à l'échelle européenne, il n'assure un rôle significatif qu'au niveau national, pour lequel il constitue une véritable porte d'entrée interrégionale à l'Ouest.

Mais des **échanges de marchandises importants**

Le tissu économique du PMLB est marqué par la présence de grandes entreprises agroalimentaires et industrielles. Ce dynamisme économique stimule favorablement le secteur des transports et de la logistique, avec plus de 80 000

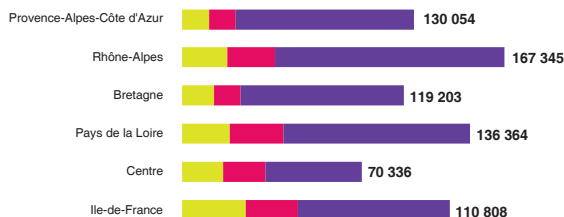
emplois en 2009 et des compétences rares, notamment dans la manutention industrielle de colis lourds

(Saint-Nazaire). Il génère, en effet, des volumes de marchandises élevés pour le PMLB, proches de ceux des régions Ile-de-France, Rhône-Alpes et PACA.

Au-delà du marché de consommation locale, les besoins en nouvelles plateformes logistiques sont à intégrer afin d'assurer l'acheminement des marchandises vers les autres régions de France métropolitaine.

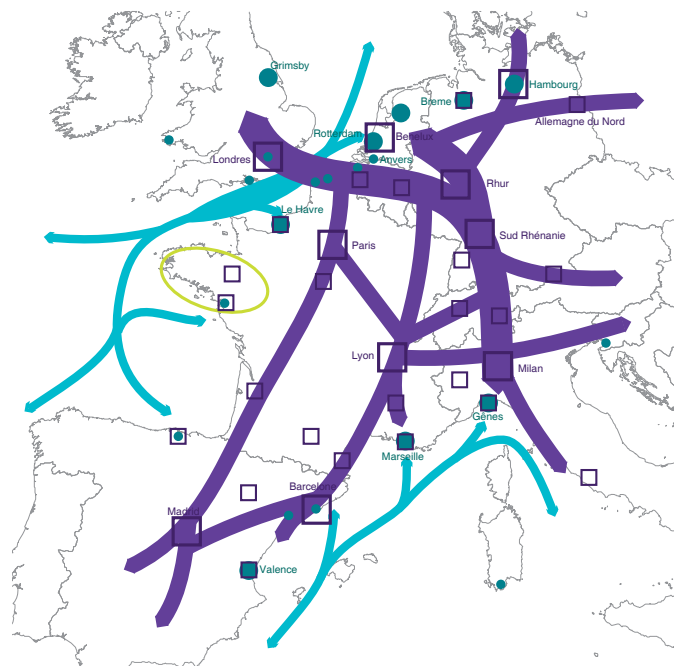
Les principaux corridors d'échanges marchandises ouest européens

Marchandises chargées ou déchargées en transport routier en 2011 selon la région de chargement ou déchargement (en milliers de tonnes)



■ Marchandises chargées dans une autre région et déchargées dans la région considérée
■ Sorties : Marchandises chargées dans la région considérée et déchargées dans une autre région
■ Intérieur : Marchandises chargées et déchargées dans la même région

Sources : SOeS, enquête TRM



©admm - avril 2013 - Sources : Samarcande, journal de la marine marchande

Le transport de marchandises

Des flux majoritairement routiers

L'importance du fret routier

La prédominance de la route dans le transport de marchandises du PMLB témoigne d'une tendance forte observée au niveau européen. Le mode routier représente 88 % des transports intérieurs nationaux de marchandises.

Les régions Pays de la Loire et Bretagne se placent à la 2^e et 5^e position des régions métropolitaines pour le fret routier avec respectivement 210 et 162 millions de tonnes de marchandises transportées.

Celles-ci sont constituées à 80 % de pondéreux (minerais et matériaux de

construction), de produits agricoles ou alimentaires, ainsi que de produits manufacturés. Outil de la logistique moderne, le transport par palette, qui est essentiellement assuré par la route, enregistre une forte croissance.

Un mode de transport flexible et de proximité

Les flux routiers des régions Bretagne et Pays de la Loire se caractérisent par trois tendances lourdes qui traduisent l'intérêt de ce mode pour les besoins de proximité :

- les flux infrarégionaux représentent plus de la moitié de l'ensemble du fret concerné.

- les échanges entre Bretagne et Pays de la Loire sont intenses : la Bretagne échange 40 % des marchandises (entrées et sorties) avec la seule région des Pays de la Loire.

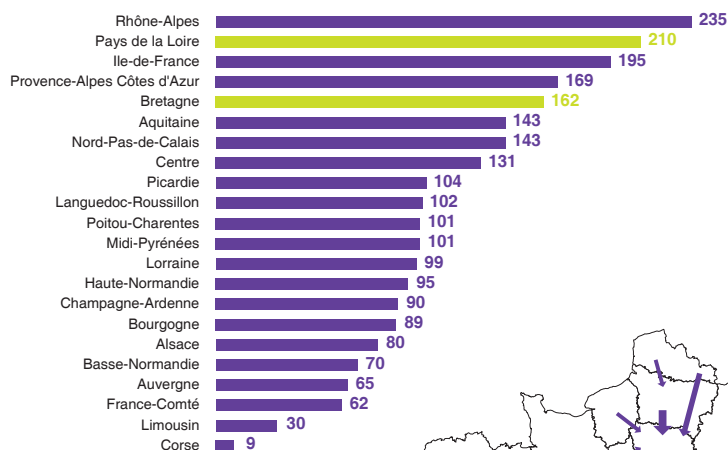
- les flux vers l'extérieur se réalisent d'abord avec les régions limitrophes (Basse Normandie, Centre, Poitou-Charentes), mais aussi avec l'Ile-de-France.

Le poids du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre et la hausse des coûts de l'énergie plaident toutefois pour le développement d'alternatives au routier.

Les flux routiers de marchandises

Flux routiers de marchandises par région en 2011

en millions de tonnes transportées par des véhicules d'au moins 3,5 tonnes de PTAC

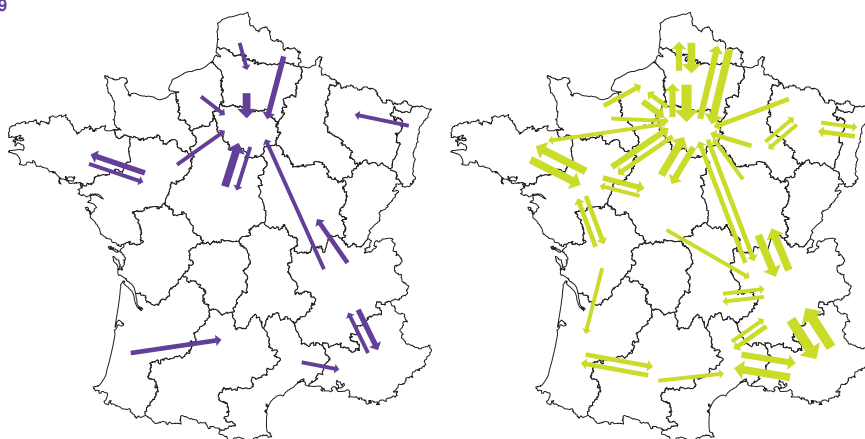


Source : DREAL Pays-de-la-Loire

Flux inter-régionaux de palettes en mode routier en 1990 et 2005



* Ne sont représentés que les flux supérieurs ou égaux à 1 000 000 tonnes



Les alternatives au fret routier :

Un potentiel ferroviaire, maritime et aérien

Le fer

Les données régionalisées n'étant plus disponibles depuis 2007, le fret ferroviaire ne peut être évalué à l'échelle du PMLB. La part modale du rail en France reste très faible (inférieure à 15%) comparée aux pays d'Europe de l'Est (supérieure à 25%) et dans une moindre mesure à l'Autriche, la Suisse et l'Allemagne (15 à 25 %).

La libéralisation du marché du fret ferroviaire a permis à de nombreux opérateurs de se positionner en offrant une tarification concurrentielle à celle de la SNCF. A titre d'exemple, Combiwest propose une offre logistique nationale en transport combiné à destination des grands bassins de consommation et assure régulièrement 250 allers-retours (500 trains par an) sur un axe Morlaix/Lyon.

La mer

Les ports du PMLB ont accueilli 8 685 navires de commerce en 2011. Près de 60 % du tonnage de marchandises entrées et sorties concernent des produits pétroliers. La raffinerie de

Donges assure 10 % du total national de raffinage de pétrole brut. 2^e de France, son trafic représente 48 % des flux totaux du Grand Port Maritime Nantes-Saint Nazaire.

Le fret ferroviaire assure 10 % du pré et post acheminement des trafics portuaires du Grand Port Maritime Nantes-Saint Nazaire. Les opérateurs privés ont bien intégré l'enjeu des terminaux portuaires et recherchent des implantations au plus près.

Avec la création de l'autoroute maritime Gijon-Montoir de Bretagne, une part du trafic routier s'est logiquement reportée vers la mer : en 2010-2011, les 14 000 poids lourds embarqués sur cette ligne représentent 451 000 tonnes de marchandises.

Les ports de Saint-Nazaire et Brest sont tous deux connectés aux principaux flux de conteneurs européens mais, par rapport à Rotterdam, Anvers, Marseille ou Le Havre, le trafic total des marchandises des ports du PMLB reste peu élevé en 2011 : 34 millions de tonnes, dont 86 % pour le seul Grand Port Maritime. Cela représente 1/5 du trafic de marchandises du port d'Anvers.

L'aérien

Malgré sa connexion à plus de 200 destinations internationales via les hubs de Bruxelles, Cologne et Liège, le PMLB ne représente que 1,4 % du fret avionné et postal de la France métropolitaine en 2011 (soit 40 273 tonnes de marchandises).

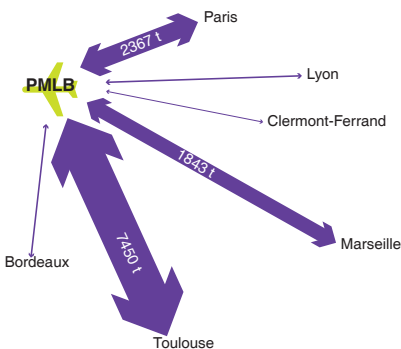
Au service de l'industrie aéronautique locale, l'aéroport Saint-Nazaire Gron absorbe 43 % du fret aérien du PMLB. Il joue un rôle majeur au sein de la plate-forme multimodale de Montoir de Bretagne, connectée au réseau européen Grands Gabarits de Conteneurs.

Rennes, 7^e aéroport de fret français, génère 32 % du fret aérien du PMLB. Il conforte son positionnement privilégié en matière de messagerie et de fret postal (3 231 tonnes, soit l'équivalent de Lyon-Saint Exupéry).

Enfin, Nantes-Atlantique assure 21 % du fret cumulé des aéroports du PMLB, celui-ci étant essentiellement capté par Airbus et DHL.

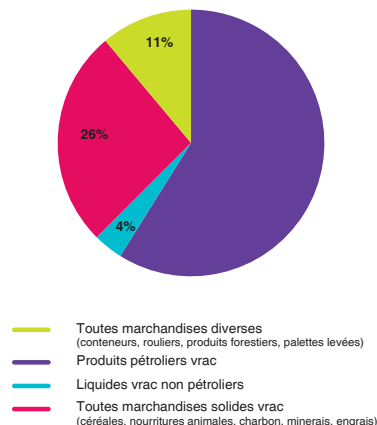
Titre

- Principales liaisons de fret radiales et transversales (> 5000 pax) au départ et à destination du PMLB en 2011

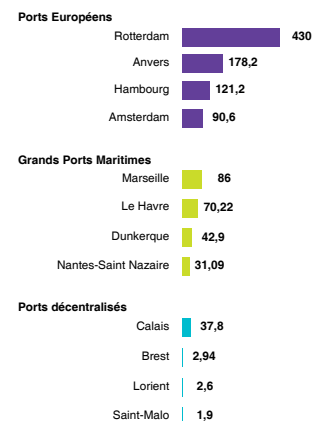


Source : Direction du Transport Aérien DGAC du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

- Répartition par type des marchandises entrées et sorties dans les ports maritimes du PLMB en 2011



- Trafic total de marchandises en 2010 dans quelques ports français et européens (en millions de tonnes)



Les enjeux et projets pour une accessibilité marchandises optimisée

Mobilité durable et compétitivité

L'acheminement des marchandises se voit concerné par la « grenellisation » des transports, qui interroge l'équilibre entre développement durable et création de nouvelles infrastructures au service de l'attractivité.

L'entrée en vigueur de l'écotaxe, en agissant sur les courtes distances pourrait impacter certaines filières économiques majeures et ce, malgré la minoration du barème de 50 % obtenue par la Bretagne au nom de son éloignement de l'espace européen. Cette taxe a pour objectif de favoriser le report modal sur le fer et la mer.

Les enjeux de la massification, de l'innovation et de l'excellence

La massification constitue le principal enjeu pour un territoire en marge des circuits logistiques internationaux. Cela passe par une excellence renforcée, la rationalisation des coûts de l'innovation et la gestion des stocks.

L'exemple du GIE Chargeurs de Bretagne est significatif, l'objectif recherché étant de contenir l'augmentation des coûts de transport et des émissions de CO² à la pointe bretonne en optimisant les lignes de ramasse/livraison.

Le développement d'une logistique verte intégrant les technologies numériques, constitue aussi un enjeu d'innovation. Elle implique de nouvelles organisations : optimisation de tournées, véhicules moins polluants, système de gestion du transport, étiquetage RFID.

Un enjeu de connexion aux grands corridors d'échanges

▪ Les autoroutes maritimes

La France et l'Espagne ont la volonté de mettre en œuvre une 2^e autoroute de la mer qui relierait Vigo, Saint-Nazaire et Le Havre avec une connexion vers Algesiras. Une liaison Grande Bretagne-France-Portugal est aussi en projet (Liverpool-Brest-Porto).

▪ Les autoroutes ferroviaires

L'amélioration de la liaison fret Saint-Nazaire/Nantes/Lyon vers l'autoroute ferroviaire Luxembourg/Perpignan permettra d'attirer les chargeurs.

▪ L'alliance mer-rail

Il s'agit de présenter une offre en transport combiné (mer-rail) avec l'Île-de-France et au-delà. Au départ de Brest, une connexion au fer au gabarit P2 (trafic de conteneurs empilés sur 2 niveaux) est envisagée en lien avec l'autoroute maritime.

Un enjeu d'optimisation des infrastructures

▪ Le développement des ports

L'adaptation des ports maritimes à des porte-conteneurs de capacité de 8 000 EVP devrait permettre d'augmenter le trafic conteneurisé.

Pour le Grand Port Maritime Nantes-Saint Nazaire, plusieurs enjeux majeurs sont identifiés : réorganisation spatiale des terminaux, nouveau poste roulier, extension du quai conteneur.

Le préacheminement et l'exportation de nouveaux produits en lien avec l'émergence d'un pôle national de production des Energies Marines Renouvelables (EMR) sur l'estuaire de la Loire, et le polder de Brest, constituent des enjeux environnementaux et économiques fondamentaux.

▪ L'ouverture de l'hinterland du Grand Port Maritime

L'amélioration de la RN 171 pour sa section Savenay-Nozay assurerait une liaison de qualité entre Rennes et Saint-Nazaire, en ouvrant l'hinterland du Grand Port Maritime Nantes-Saint-Nazaire.

La mise en place de la « virgule de Savenay » favoriserait une circulation directe sans retournement pour la desserte fret en provenance du Port Nantes Saint-Nazaire vers la Bretagne (Rennes) et la région parisienne.

▪ Le développement du fret ferroviaire

L'extension du réseau Combiwest à l'Ouest (Brest) et à l'Est (Château Gontier) améliorera l'offre adaptée et concurrentielle pour les chargeurs bretons et ligériens.

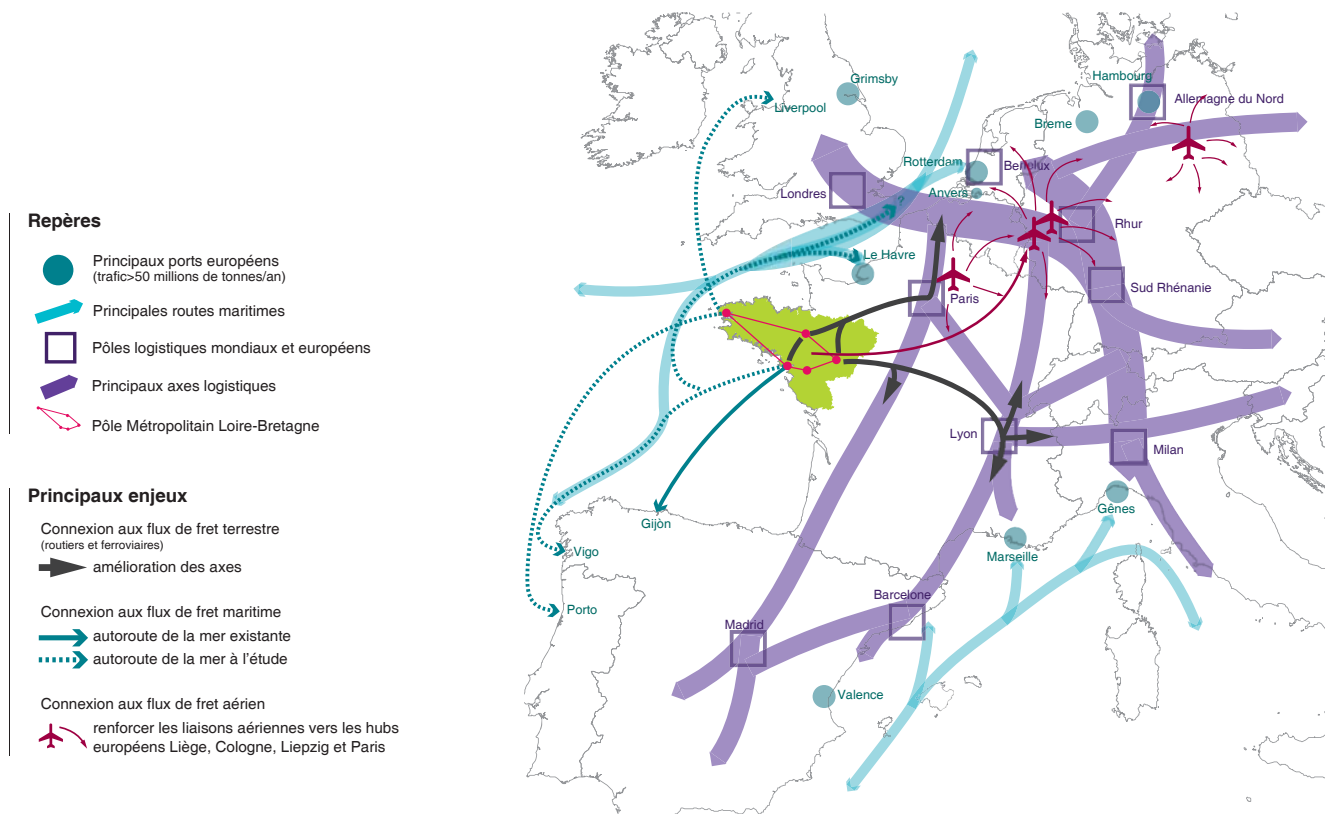
Le développement du fret ferroviaire passe aussi par l'augmentation des capacités de certaines voies dans les agglomérations de Rennes (nouveaux quais) et de Nantes (tunnel de Chantenay et chantier de transport combiné Zone du Grand Blottereau), ceci étant étroitement lié à la coordination des trafics marchandises et voyageurs.

▪ L'amélioration de la qualité d'usage des infrastructures terrestres

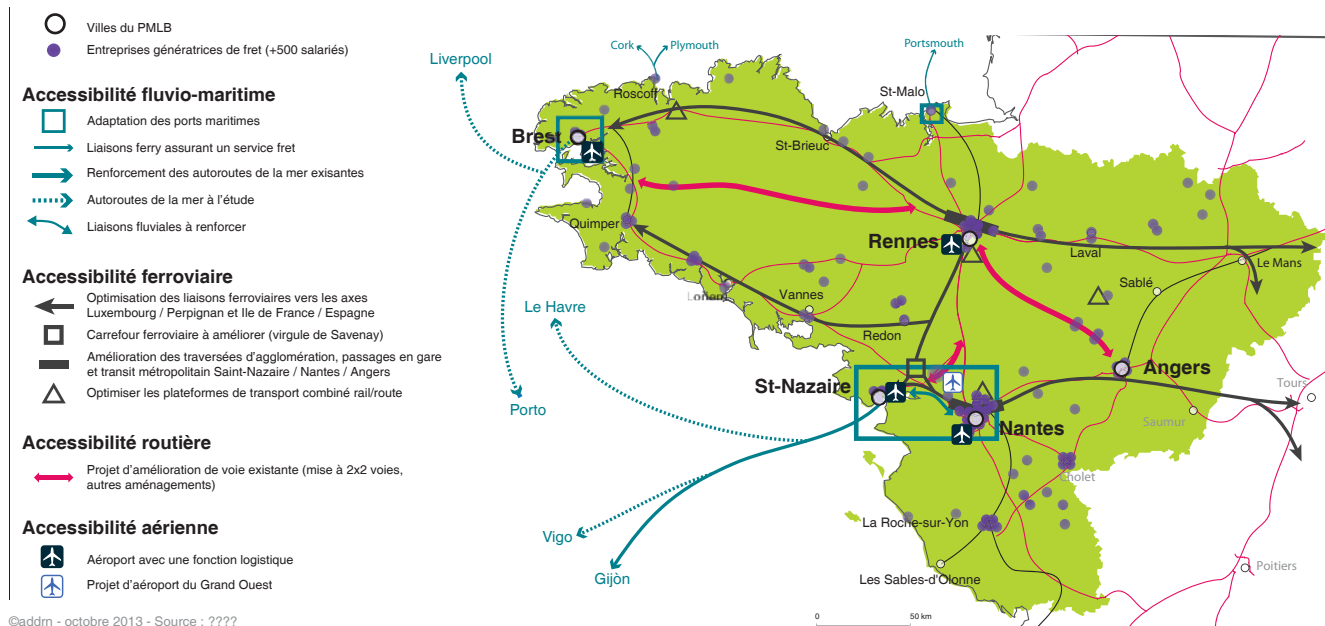
Dans le cadre des axes 1 et 2 du nouveau Schéma national de mobilité durable, certains projets routiers sont susceptibles d'améliorer la qualité d'usage de liaisons interrégionales, qu'elles concernent le fret marchandises ou les déplacements voyageurs. A ce titre, l'optimisation des infrastructures existantes ou à venir desservant le projet d'Aéroport du Grand Ouest devrait y contribuer.

Une accessibilité à renforcer : le pari de l'intermodalité

Connecter le PMLB aux flux transeuropéens de marchandises



Enjeux et projet interrégionaux pour une accessibilité marchandise optimisée





« L'accessibilité marchandises : un levier pour la compétitivité du territoire »

L'intensité des flux de marchandises sur le territoire du Pôle métropolitain Loire-Bretagne témoigne d'un fort dynamisme économique induisant une activité intense dans les transports et la logistique, notamment en terme d'emplois occupés.

La contrainte liée à son positionnement péninsulaire conduit toutefois les acteurs à innover en permanence pour maintenir sa connexion aux principaux corridors d'échanges français, européens et internationaux.

De la massification à la recherche des solutions alternatives, les acteurs économiques ne cessent de développer des stratégies afin de se montrer concurrentiels. La flexibilité offerte par le transport routier est une première réponse, souple et de proximité, expliquant la prédominance de ce mode pour le fret local et national.

Mais l'activité des ports et des aéroports du territoire Loire Bretagne, dynamisée par un trafic conteneurisé et un fret aérien-postal en développement, confirme un fort potentiel d'alternatives au routier.

Dans un contexte de « grenellisation » des transports, nouvelles infrastructures et nouvelles pratiques doivent aussi avoir pour ambition de favoriser la compétitivité de l'espace métropolitain Loire-Bretagne. Eco-taxe, logistique verte, acheminement des énergies de demain, connexion au fer, intermodalité, autoroutes maritimes constituent des défis majeurs pour l'attractivité et le rayonnement du Pôle métropolitain Loire-Bretagne.

Directeurs de publication :

- Henri-Noël RUIZ (AUDIAR)
- Claire GUIHENEUF (ADEUPa)
- Claude MAILLERE (Addrn)
- Emmanuelle QUINIOU (aura)
- Philippe GUILLOTIN (Auran)

Études et rédaction :

- Liza KERIVEL, Claude MAILLERE (Addrn)

Réalisation graphique :

- Fabienne TROUILLET (aura)

ISSN : 2112-6828

Dépôt légal : octobre 2013