
L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE DE BREST-ROSCOFF ET DE LA RENAISSANCE DU FRET FERROVIAIRE BRETON

La bonne nouvelle de Bruxelles

L'horizon s'éclaircit-il pour Brest et Roscoff ?

Le fort potentiel du pôle portuaire ouest-breton est à présent reconnu par l'Europe. Fruit de l'intense engagement de plusieurs acteurs brestois et bretons, la Commission européenne a adopté mardi 14 décembre une proposition de révision des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), proposition qui place le port breton dans le Réseau Central, c'est-à-dire l'épine dorsale essentielle, dans laquelle figurent tous les grands ports européens, et qui le relie au Corridor Atlantique, un des neuf corridors ferroviaires et routiers sur lesquels se concentrent 90 % des financements européens.

L'ouest breton devient éligible pour d'importants financements européens.

Le port de Brest pourrait donc devenir un pôle de transit de marchandises ouvert sur l'Europe et un maillon fort du transport vers l'Irlande (Brest-Shannon Foynes, Brest-Cork, Brest-Dublin sont inscrites dans le corridor Atlantique, calendrier 2030), mais aussi un petit hub au service du développement d'un nouveau cabotage maritime irriguant l'ouest de la France et de l'Europe.

Cependant, pour que le trafic maritime se développe à Brest et Roscoff, conformément aux espoirs bretons, il faut absolument que soit mise en place une offre adaptée de services de fret ferroviaire offre qui relierait ce pôle portuaire aux pôles français et européens.

Or cette offre est aujourd'hui quasiment inexistante.

Où en sommes-nous ?

Le port de Brest ne représente aujourd'hui que 1% du trafic national, trafic national qui est lui-même anormalement faible au regard du reste de l'Europe (5% du trafic européen).

Du fait de sa situation exceptionnelle à la pointe occidentale de notre continent et à l'entrée de la Manche, reconnue par l'UE, le pôle portuaire ouest-breton peut retrouver ce grand potentiel qui a été négligé depuis 3 siècles par l'Etat central.

Mais une des raisons de la faiblesse portuaire actuelle à l'ouest de la Bretagne réside en grande partie dans le manque d'offre en termes de fret ferroviaire, principalement sur l'axe Brest-Rennes.

Selon la Région, 94,5 % du tonnage de fret en Bretagne est aujourd'hui transporté par la route, 4,5% par la mer, 1% par le ferroviaire. Sur 166 millions de tonnes transportées chaque année en Bretagne, 40 millions transitent entre la Bretagne et les autres régions et pays.

Parmi ces 40 millions de tonnes, on recense 18 millions pour les produits agricoles et agroalimentaires, 22 millions pour les marchandises entrantes et 18, seulement, pour les marchandises sortantes, tout ceci presque exclusivement par la route ! Si la faiblesse du portuaire breton d'aujourd'hui interpelle quand on se souvient de son passé glorieux des ports bretons, du XIVe au XVIIe siècles, force est de constater que le fret ferroviaire armoricain se loge à présent aux fins fonds du trafic hexagonal avec seulement 1,4 % du tonnage transporté alors qu'on se situe à 9 % en France et à 16 % en Europe !

Avec une liaison ferroviaire Rennes-Brest qui est au plus bas.

Aujourd'hui, le développement du fret ferroviaire devrait être une priorité absolue en France et en Bretagne, compte tenu notamment des enjeux climatiques. Il faut redévelopper le fret ferroviaire entre la Bretagne et l'extérieur, mais aussi entre l'ouest et l'est de la Bretagne : « Un trajet ferroviaire Rennes-Lyon fait économiser 80 camions aller-retour sur la route ! » explique Patrick Lahaye, président de Lahaye Global Logistics.

Le fait que la Bretagne et, tout particulièrement, l'ouest breton, soient à l'écart des grands corridors ferroviaires nationaux et européens et restent dépendants d'un quasi-monopole routier, met en péril la compétitivité économique et écologique de nos territoires, mal connectés aux grands pôles nationaux et européens. De plus, il est à craindre que beaucoup d'*entreprises bretonnes se trouvent en difficulté face aux obligations de RSE, sans une offre digne de ce nom en termes de fret ferroviaire et maritime sur leur territoire*. Sans cette capacité, le déséquilibre Est- Ouest risque de s'accroître en Bretagne. En outre, la mise en place de cette offre ferroviaire paraît être une condition impérative pour que l'intégration de Brest au Réseau Central du RTE-T et au Corridor Atlantique - et les financements attachés - puissent se concrétiser.

Des défis à relever pour concrétiser l'intégration au Corridor Atlantique

Un objectif présenté par la CCIMBO est de faire passer au rail le transport vers l'extérieur de la Bretagne de 20% des flux de produits agricoles et alimentaires et de 10% des flux de produits manufacturés de Bretagne, soit 5 millions de tonnes par an, c'est-à-dire 350 000 voyages-camion évités !

Mais des obligations découlent de cette intégration au RTE-T et à ses normes, parmi celles-ci :

- Le transport de fret entre Brest et Rennes doit pouvoir se faire à une moyenne de 100 km/h, ce qui impose d'améliorer, voire de rectifier plusieurs tronçons

- La ligne doit être dotée du dispositif ERTMS (European Rail Traffic Management System) qui permet de densifier le trafic, grâce à un système de signalisation performant dont la France tarde à se doter.
- Les plateformes et terminaux ferroviaires doivent être modernisés (de Brest à Rennes)

Cette mise à niveau aura un coût.

Et les intentions de l'Etat et de la SNCF ne sont pas rassurantes sur ce point

Pour Investir en Finistère : le projet LNOBPL, dont le dialogue territorial vient de s'achever, privilégie surtout l'amélioration de la desserte entre Rennes et Nantes et risque d'amener des contraintes supplémentaires sur l'offre ferroviaire TER intra-bretonne. En termes de desserte ferroviaire, il n'y aura, pour l'ouest breton, ni la grande vitesse ni l'offre de proximité. Et le fret ferroviaire est complètement oublié ! A l'heure où se prépare le volet « mobilités » du Contrat de Plan Etat région (2023 – 2027), il est essentiel que le Conseil Régional et les élus bretons se mobilisent fortement pour que ce projet de rattachement de la Bretagne et de son ouest au Corridor atlantique ne reste pas lettre morte et pour garantir une enveloppe financière qui permette à la Bretagne de rattraper son retard dans le domaine portuaire et dans le domaine ferroviaire, que ce soit pour le fret et les passagers

Cette concrétisation du rattachement au RTE-T et au Corridor Atlantique sera un levier pour construire la logistique et l'économie, mais aussi pour restaurer la cohésion territoriale dans la Bretagne de demain.

François ARBELLOT

RTE-T : Réseau Transeuropéen de Transport

UE : Union Européenne

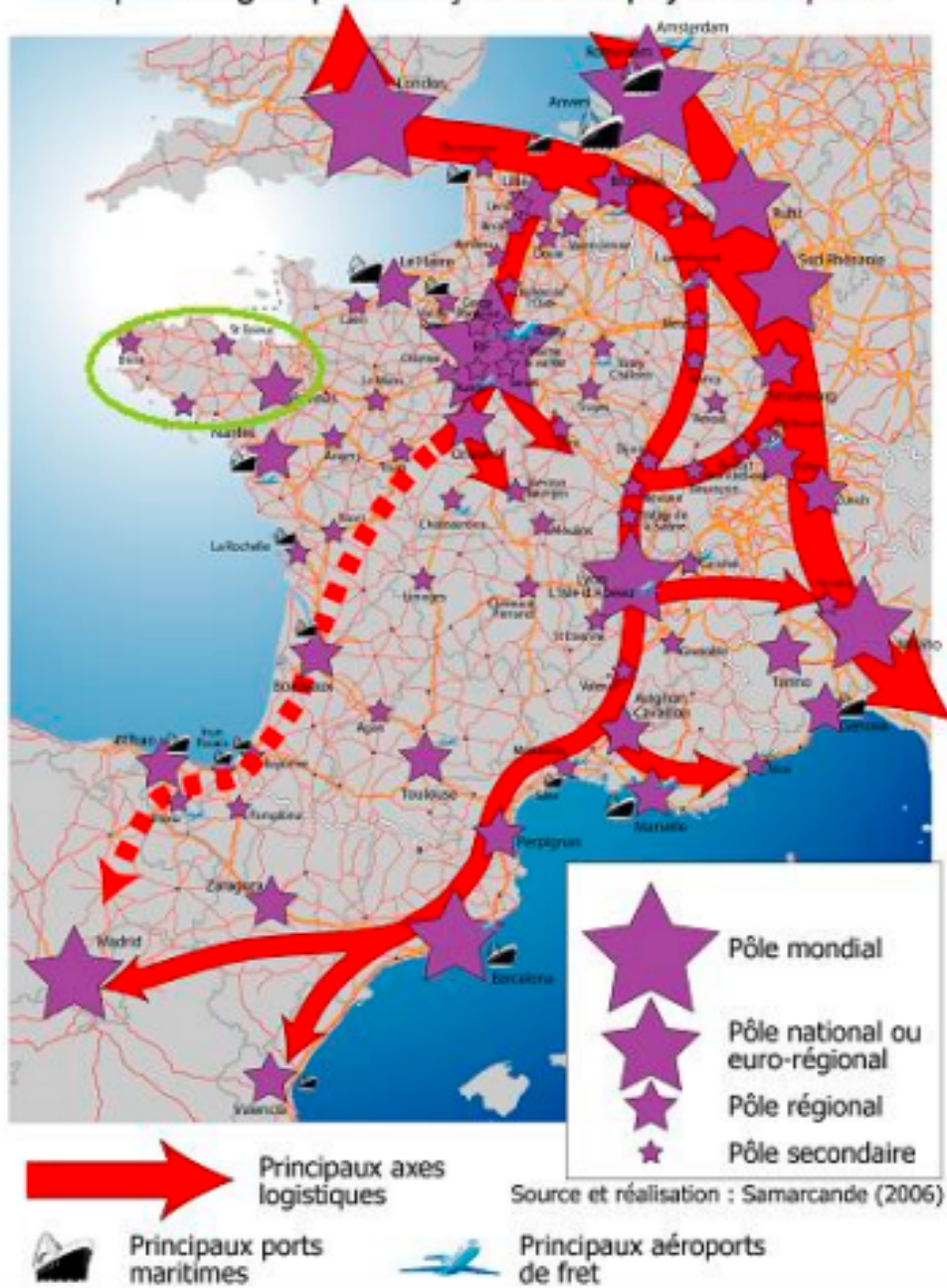
CCIMBO : Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne ouest

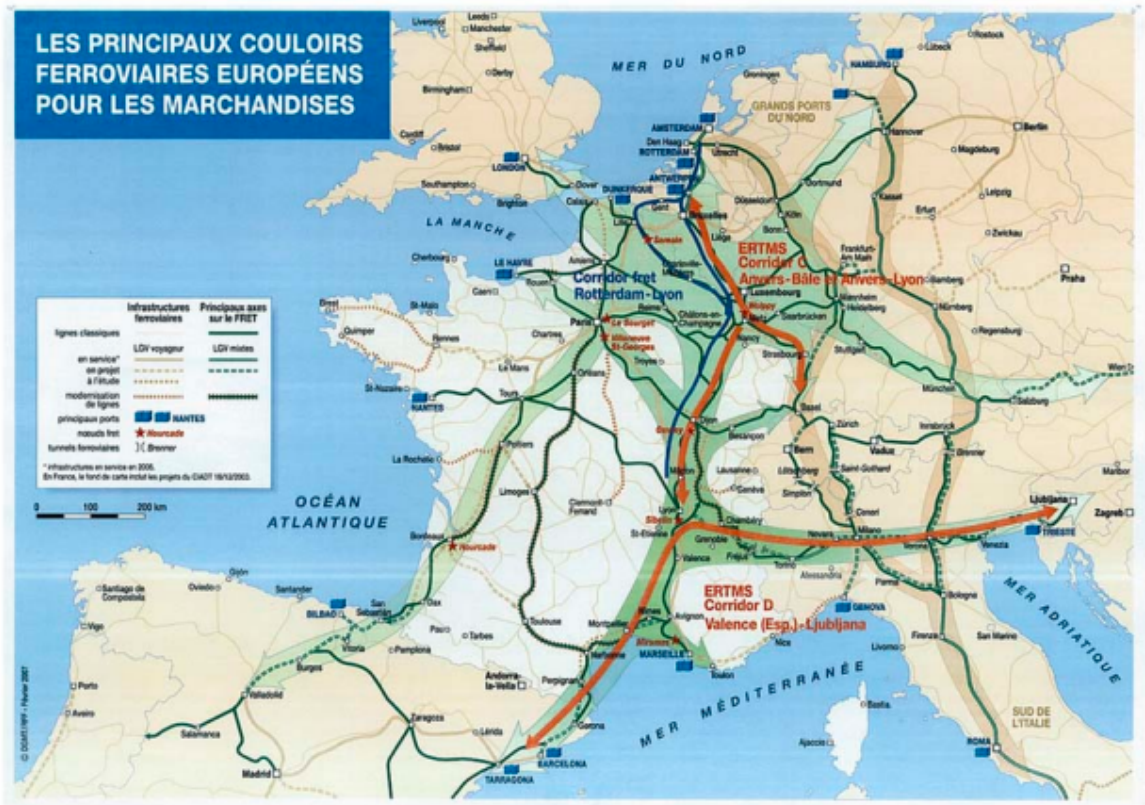
ERTMS : *European Rail Traffic Management System* (système européen de gestion du trafic ferroviaire)

LNOBPL : projet ferroviaire de liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

ANNEXE : PAGES 3 et 4 (CI-DESSOUS) : CARTES DES TRANSPORTS EUROPÉENS

Les pôles logistiques français et des pays limitrophes





Source : RFF