

Interconnexion du fret ferroviaire avec les ports maritimes et la route en Bretagne

Les élus du conseil régional de Bretagne ont approuvé « une stratégie régionale portuaire » 2023-2033 qui va être abondée par l'Etat. D'autre part, le volet « mobilités » du contrat de plan Etat-région (CPER) 2023-2027 a été revu à la hausse et passe de 189 M€ à 233 M€ : il prévoit de relever le défi du fret ferroviaire pour décarboner le transport de marchandises et améliorer les infrastructures ferroviaires pour s'inscrire dans la transition écologique. [Communiqué de presse septembre 2023](#). La marge de progression est importante car à ce jour, la part du transport de marchandises par rail est seulement de 1% en Bretagne (9 % en France et 16 % en Europe).

La [session du Conseil régionale du 16 octobre 2023](#), placée sous le signe des mobilités durables, a confirmé ce plan d'actions.

Recréer l'offre "mer+fer" pour décarboner les transports et offrir une alternative à la route

Au cours des 15 dernières années, la région Bretagne est devenue compétente pour organiser l'activité de 20 ports maritimes sur son territoire qui apparaissent très divers en taille, activité, trafic et mode d'organisation

Les trois ports principaux de commerce Saint-Malo (Ille-et-Vilaine), Lorient (Morbihan) et Brest (Finistère), sont d'intérêt national et gérés par la région Bretagne.

La gare de Saint-Malo a été rénovée en 2005 et accueille les TGV. Elle est ouverte au transport de marchandises mais les principaux chargeurs l'ont délaissée au profit de la route. Les différents embranchements reliant la gare à la partie est du port ont progressivement disparu suite aux différentes phases de rénovations urbaines.

Une ligne ferroviaire pénètre dans le port de Brest. Ainsi l'année 2022 a notamment été marquée par le retour du fret ferroviaire, essentiellement pour des opérations de réception de graines de colza. Neuf trains ont débarqué en 2022. Le port de Brest a toutes les chances de figurer dans le réseau central transeuropéen de transport, avec le développement du fret portuaire et ferroviaire à la clé.

La gare de Lorient accueille les TGV qui viennent de Paris-Rennes et allant vers Quimper. Elle n'est cependant pas reliée au port. Autrefois une ligne ferroviaire desservait la gare et le port mais comme pour le port de Saint-Malo, le transport de marchandises par voie ferrée a été abandonné au début des années 2010. Un projet de réhabilitation de la ligne qui traverse la ville en reliant la gare, l'université, les ports jusqu'à l'embarcadère de Groix représente un potentiel d'attractivité aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

La stratégie portuaire et la nouvelle politique régionale Mer & Littoral

La Région souhaite s'investir dans la voie des transitions sur le plan économique, écologique, technologique ou logistique dans les 20 ports bretons, en respectant les spécificités des territoires sur lesquels sont implantés ces ports et en impliquant les élus locaux. La Région a pour ambition d'aller dans le sens de la décarbonation des sites et du transport maritime. On peut par exemple citer

le projet de développement d'une production d'hydrogène vert renouvelable et le déploiement d'un processus industriel sur la base d'énergie renouvelable (éoliennes, méthanisation, hydroliennes, photovoltaïque ...) permettant progressivement de faire fonctionner les bateaux à l'hydrogène (ou avec des carburants alternatifs, sur batterie ou à voile), et d'assurer par la même occasion l'autonomie énergétique du port. Le développement de ces écosystèmes va renforcer l'économie maritime et va générer des emplois au service de la transition écologique bretonne. Ces mutations nécessitent bien évidemment de nouvelles compétences et donc la mise en place d'un système de formation réactif.

A noter que trois ports importants de la Bretagne, Brest, Lorient et Roscoff ne sont pas reliés entre eux par le rail (de même pour la ville portuaire de Concarneau). La gare de Lorient n'est pas reliée à son port et le port de voyageurs de Roscoff n'est plus relié à Morlaix par voie ferrée depuis quelques années. La portion de voie entre Landernau et Quimper sur la ligne Brest – Lorient a été rénovée en 2017. Elle est à voie unique, non électrifiée et devrait être améliorée pour mieux gérer le croisement de trains. Elle ne permet donc pas actuellement d'effectuer des trajets décarbonés.

Plateformes rail-route

Afin d'encourager le développement de solutions de transports multimodales associant rail-route-mer intégrant les enjeux environnementaux de réduction de CO2, la Région a favorisé la création de 2 plateformes.

Le groupe Lahaye Global Logistics gère à partir de la plateforme logistique de Rennes plusieurs lignes ferroviaires combinées route-rail qui visent à faciliter l'accès des industriels bretons à d'autres régions françaises tout en décarbonant les échanges grâce au réseau ferré. Il a déjà ouvert une ligne vers Lyon – Fos-sur-Mer, une autre vers la région parisienne (Gennevilliers) et dernièrement une ligne vers Lille pour atteindre les ports de la Mer du Nord (Dunkerque, Rotterdam, Zeebruges ou Anvers).

Plus modeste, la plateforme rail-route de Saint-martin des Champs, près de Morlaix est située sur la ligne Brest-Rennes et positionnée au cœur d'un bassin de production agricole et de transformation (agro-alimentaire).

Robert JESTIN, Jean-François JANIN, Philippe DELCOURT