



août 2024

Journée des partenaires



Document non-officiel préparatoire réalisé par Bretagne Supply Chain dans le cadre d'un travail avec la DREAL Bretagne et la Région Bretagne.
NE PAS DIFFUSER

D'un diagnostic à la construction d'un plan d'actions régional pour la mobilité des biens et des marchandises en Bretagne

Table des matières

Comprendre le contexte logistique breton

La Bretagne et les breton.ne.s	3
Les flux de marchandises	4
Les infrastructures	6
Les enjeux en Bretagne	7

Partager des forces et faiblesses

Gouvernance & connaissance	8
Compétitivité	10
Décarbonation	12
Territorialisation de la logistique	14

Identifier les prochaines échéances réglementaires 16

Document réalisé avec les données de

Thèse CIFFRE Rennes II ESO-CNRS Rennes / Conseil régional de Bretagne, Soraya Cauvin, 2023 : Diagnostic et prospective du fret alternatif au mode routier : quelle orientation stratégique pour la Bretagne ?

"Tableau de bord de la logistique en Bretagne" - édition 2024 par l'Observatoire Régional des Transports en Bretagne

Données Afilog, Insee, Pôle emploi, CCI Bretagne, CARSAT, Bretagne Supply Chain, DREAL Bretagne, Conseil Régional de Bretagne

La Bretagne

et les breton.ne.s

3



Démographie

- 3.3 millions d'habitant.e.s en Bretagne
=> 3.9 millions prévus en 2050
- Taux de chômage inférieur à la moyenne nationale
- Consommation et emplois surtout situés sur le littoral et les 2 métropoles
- Saisonnalité forte (tourisme sur littoral)



Tendances économiques

- Hausse des prix, dont ceux de l'énergie
- Relocalisation, réindustrialisation
- Gestion des risques sanitaires, géopolitiques



Tendances de consommation

- Omni-canal
- Personnalisation des produits et des services associés
- Éthique, transparence, traçabilité
- Flux tendus et fragmentation des commandes (réduction du poids et du volume moyen des commandes, diminution des stocks, démultiplication des flux de livraison...)



Culture

- Fort attachement à la Bretagne
- Capacité à travailler en réseau



Économie

- 1^{ère} région agricole française de production et transformation de viande
- 1^{ère} région de pêche (en volume et en valeur)
- L'agroalimentaire est le 1^{er} secteur industriel breton (1/3 des emplois)
- Beaucoup de TPE et PME familiales, quelques sièges de grands groupes
- Important réseau d'équipementiers et de sous-traitants automobiles
- Spécificités des activités par EPCI, mais répartition homogène des activités à l'échelle de la Bretagne
- Économie endogène (plus que la plupart des régions françaises)
- Faible valeur ajoutée en Bretagne (PIB/emploi) : le secteur Transport & Logistique est l'un des plus importants contributeurs à la valeur ajoutée régionale

Un centre de décision
en Bretagne chez

40%
des
transporteurs

53%
des
chargeurs

- Déséquilibre territorial de la logistique.
A l'Est de la région :
 - + d'entrepôts logistiques
 - + d'entreprises Transport et Logistique, globalement plus grandes (70% des grandes entreprises du secteur sont situées en Ile-et-Vilaine)
 - + de croissance démographique
- Rennes et Vannes sont les 2 principales portes d'entrée/sortie des flux

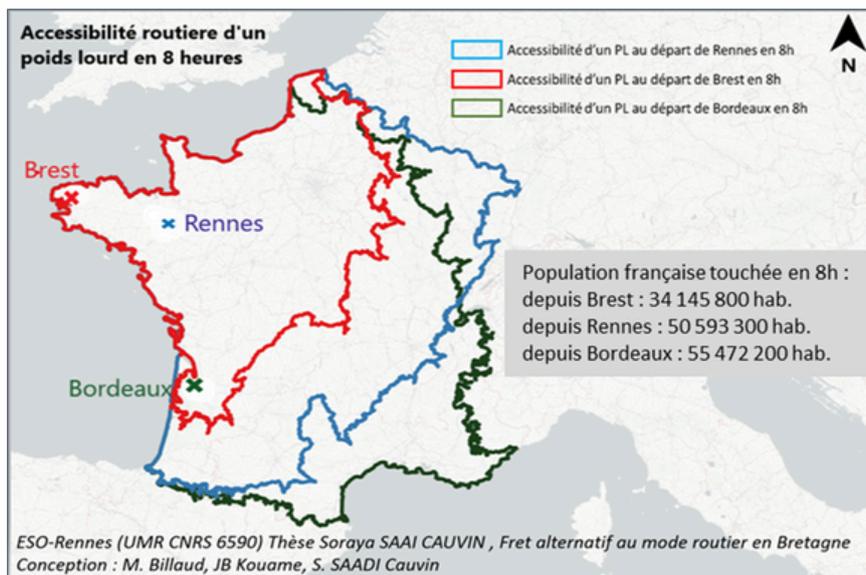
Les flux de marchandises

4

Distance entre l'Ouest et l'Est de la Bretagne

300 km

250km
entre Brest et Rennes



Géographie bretonne

- Grande façade littorale : 1/3 du littoral français
- 2 métropoles : Rennes et Brest
- Des chargeurs (industriels, distributeurs) présents sur tout le territoire
- Rennes : véritable hub logistique (flux entrants, sortants, entrepôts, sièges sociaux)

Éloignement géographique des principaux bassins de consommation français et européens

+8%
coûts de transport

pour les industriels bretons par rapport à la moyenne nationale

Les flux de marchandises

5

157 millions de tonnes

de marchandises déplacées par an en Bretagne

38% de la consommation

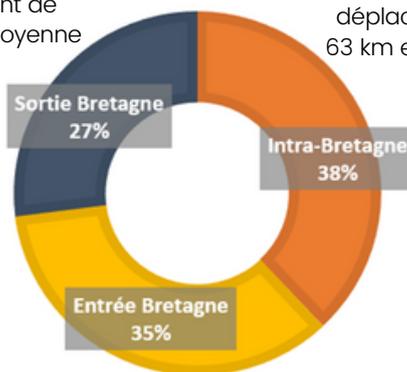
d'énergie bretonne est imputable aux transports
Moyenne nationale : 33%

Davantage d'échanges et de flux à l'Est de la Bretagne qu'à l'Ouest

RÉPARTITION DES VOLUMES DE TRM (INTRA-EXTRA BRETAGNE) EN TONNES.KM

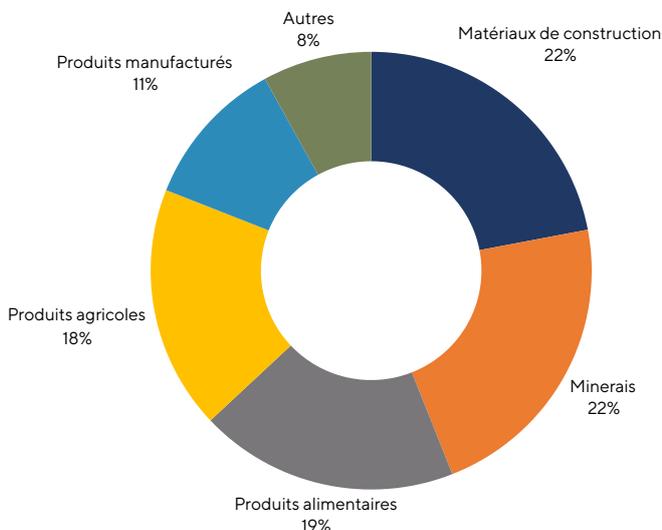
12 % des tonnages, déplacement de 255 km en moyenne

71 % des tonnages, déplacement de 63 km en moyenne



17 % des tonnages, déplacement de 248 km en moyenne

NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES (EN TONNES)



Economie très endogène

Les infrastructures logistiques en Bretagne ⁶



LA ROUTE

- Organisation du territoire breton reposant sur un réseau routier à 2x2 voies sans péage, reliant les principales villes de la région
- Desserte plus dense en Finistère que les autres départements
- Axe Rennes-Brest par la N164, qui a vocation à constituer une colonne vertébrale du réseau
- Rennes, capitale régionale et principale porte d'entrée/sortie, présentant plusieurs routes nationales et départementales qui rayonnent vers les différents pôles urbains
- Axes routiers côtiers permettant un accès rapide aux ports maritimes régionaux et voisins, favorisant les échanges commerciaux avec l'étranger.



LA MER

- Cinq ports de commerce de taille intermédiaire structurant le territoire, propriétés du Conseil régional de Bretagne
- Trafic transmanche (Saint Malo, Roscoff), services de proximité (Saint Briec), solutions logistiques variées (Lorient) et connexion avec des grandes routes du commerce international avec du feeding (Brest, intégré au réseau central de transport européen RTE-T et assurant le transit avec les grands ports européens)



LE RAIL

- Activité de transport combiné (Rennes <-> Lille, Lyon, bientôt Nancy)
- Plateforme rail-route non exploitée à St Martin des Champs / Keriven
- Accès ferroviaire potentiellement actif sur les ports de Brest et Lorient, voire St Malo
- Trafic ferro-maritime à Brest pour le transport des graines de Colza vers le centre de la France
- Réseau ferroviaire breton se composant de deux lignes principales qui relient Rennes à Brest et Quimper, en passant par le nord et le sud de la région
- Lignes secondaires desservant les villes côtières comme Saint Malo, Paimpol, Roscoff ou Quiberon, ainsi que l'intérieur de la Bretagne avec les liaisons Saint-Briec – Pontivy – Auray et Landerneau – Châteaulin – Quimper.
- Bonne couverture des pôles industriels et logistiques majeurs de la région
- Principale activité de fret ferroviaire : Auray-Pontivy, fourniture d'alimentation pour bétail



L'AÉRIEN 2 aéroports avec une activité fret (avionné et camionné)

- Rennes : 1er aéroport régional de fret, hub important pour les vols nationaux et internationaux, liaisons vers plusieurs destinations en Europe et au-delà
- Brest Bretagne : destinations nationales et internationales, services associés



LES ENTREPÔTS

- Parc d'entrepôts de plus de 2 millions de m², répartis sur les quatre départements.
- Plus du tiers du parc situé en Ille-et-Vilaine, avec des implantations autour de Rennes et dans quelques communes rurales.
- 500 000 m² d'entrepôt en Finistère et Morbihan, concentrés principalement autour de Brest et Quimper pour le premier, et de Vannes pour le second
- 300 000 m² d'entrepôts en Côtes-d'Armor, avec une zone d'activité autour de Saint-Briec
- Taux de vacance des entrepôts extrêmement faible (0% le + bas de France)

Les enjeux en Bretagne

7

Connaissance et gouvernance

- Doter la Bretagne d'une gouvernance collective de la logistique associant acteurs publics et privés
- Pérenniser et diffuser la connaissance pour appropriation par les acteurs régionaux (ex : transfert modal ferroviaire et maritime) et adaptation des actions au fil du temps

Compétitivité

- Anticiper l'augmentation prévue de la demande de transport
- Accompagner les démarches d'innovation des entreprises et des filières pour optimiser les chaînes logistiques et améliorer la compétitivité (relocation, projets collaboratifs et collectifs...)
- Accélérer la montée en compétences des entreprises bretonnes et des filières en lien avec la transition écologique, les évolutions technologiques et numériques et la nécessaire professionnalisation de la logistique
- Améliorer les conditions de travail et l'attractivité des métiers pour anticiper les conséquences du déséquilibre de la pyramide des âges

Décarbonation

- Réduire la très grande dépendance au routier et au diesel, ce qui passera notamment par la transition énergétique du routier et par l'équité territoriale dans l'accès aux énergies alternatives)
- Maîtriser la demande en énergie, ce qui passera par l'optimisation des chargements et la mutualisation
- Concevoir des chaînes logistiques décarbonées de bout en bout
- Maintenir et développer le fret ferroviaire, décarboner et développer le fret maritime

Territorialisation

- Répartir justement le foncier logistique sur les territoires et créer de nouveaux modèles (implantation, production d'énergie, aménagement)
- Construire des solutions adaptées à chaque filière et à chaque territoire (logistique urbaine, rurale...)

Gouvernance ⁸ & connaissance



Gouvernance

Janvier 2023 1ère Conférence Régionale de la Logistique (CRL)

Janvier 2024 L'élu au Conseil Régional Bretagne Loïc Hénaff prend la responsabilité « Fret & Logistique »

Avril 2024 Atelier de travail Etat / Région

Juillet 2024 Séminaire technique de travail élargi

Novembre 2024 2ème Conférence Régionale de la Logistique

CONTEXTE & INFORMATIONS



Connaissance

Parution du 1er tableau de bord de la logistique en Bretagne, ORTB, juin 2024





ANALYSE



Forces

- **Stratégie**
 - Volonté politique de l'Etat en région et de la Région Bretagne d'un travail collaboratif suite à la stratégie nationale logistique de 2022
 - Vision partagée des instances de gouvernance
- **Acteurs en présence**
 - Dynamique collaborative et démarche mobilisatrice (100 personnes à la 1ère CRL, 2ème CRL en nov. 2024)
 - Observatoire Régional des Transports en Bretagne, dont la « réforme » est lancée pour compenser certaines de ses faiblesses
 - Cluster logistique, Bretagne Supply Chain
- **Outils à disposition**
 - Tableau de bord de la logistique en Bretagne, élaboré à un niveau détaillé
 - Etude prospective logistique 2040 par l'ORTB
 - Etudes spécifiques sur le ferroviaire et le portuaire



Opportunités

- **Stratégie**
 - Exigences réglementaires visant la coordination (ex: planification écologique)
 - CPER, SRADDET
- **Acteurs en présence**
 - Gouvernance interministérielle (CILOG) et cadre proposé par la stratégie nationale (CRL et gouvernance territoriale)
 - Renforcement nécessaire du dialogue entre collectivités/Etat et opérateurs économiques au vu de la complexité de certains projets (foncier logistique, logistique urbaine...)
 - OEB (production de connaissances sur l'environnement) et OPTL (production de connaissances sur l'emploi en transport et logistique)
 - Salon Supply Chain Ouest, Bretagne Supply Chain pour la diffusion des connaissances
- **Outils à disposition**
 - Tableau de bord national de la logistique (cadre de référence)

Faiblesses



- **Stratégie**
 - Absence à date de plan d'actions / stratégie et d'animation structurée (Plan Régional d'Action Logistique de 2014 est trop ancien et obsolète)
- **Acteurs en présence**
 - Instances en cours de formalisation et donc non encore rôdées
 - Instances « hors-cadre », comme les séminaires logistiques
 - ORTB en cours de réforme
- **Outils à disposition**
 - Manque d'appropriation du tableau de bord par les acteurs régionaux
 - Tableau de bord orienté « secteur Transport & Logistique » (ex: indicateurs emplois), couvrant peu les activités logistiques chez les industriels et producteurs
 - Absence d'observation structurée au-delà du secteur T&L (quelques données, mais production non régulière, ni transversale à plusieurs secteurs d'activité)

Menaces



- **Stratégie**
 - Calendriers et échéances Etat et Région non forcément coordonnés
- **Outils à disposition**
 - Nécessité de diffuser largement la connaissance pour dépasser le cercle des initié-e-s

Compétitivité¹²

10% des emplois en Bretagne dans le transport, la logistique et la supply chain.

CONTEXTE & INFORMATIONS

Recrutements de plus en plus difficiles

- En magasinage / préparation de commandes et conduite routière, mais aussi exploitation ou responsable logistique non-cadre
- Surtout dans le Finistère et en Ille et Vilaine

Effectifs en  ces 15 dernières années. Des besoins en recrutement appelés à augmenter (pour remplacer les employés âgés et répondre aux besoins logistiques d'une population croissante)

Complexification des chaînes logistiques

- multiplicité des interlocuteurs
- gestion des risques géopolitiques, sanitaires et climatiques, sociaux, exigences réglementaires...
- évolution rapide des tendances de consommation



Complexification des métiers

besoin de compétences et de professionnalisation

Innovation

- Technologique : digitalisation, automatisation... sur les véhicules, dans les entrepôts, sur les personnels...
- Usages : partage et diffusion des bonnes pratiques opérationnelles, managériales...

Infrastructures

- Routières
- Ferroviaires
- Maritimes
- Aériennes



ANALYSE



Forces

- **Stratégie**
 - Stratégies portuaire, aéroportuaire et ferroviaire régionales
 - Volet mobilités du CPER
- **Infrastructures**
 - Infrastructures de transport globalement performantes qui permettent de tisser des liens essentiels entre les bassins économiques et logistiques régionaux, nationaux et internationaux
 - Connectivité efficace en Bretagne tant sur les axes côtiers que terrestres
- **Acteurs en présence**
 - Offre de formation géographiquement répartie et adaptée (formations initiales)
 - Innovation : Agence de l'Innovation pour les Transports (AIT), Fabrique des Mobilités, Bretagne Supply Chain, ID4Mobility, FrenchTech...
- **Outils à disposition**
 - Emploi : dispositifs sur l'attractivité des métiers (AFT, Let's GO...)
 - Aides : Pass Transitions...



Opportunités

- **Acteurs en présence**
 - Réglementations (ZFE...)
 - Innovation: AAP « logistique 4.0 », programme Propulse...
- **Stratégie**
 - Augmentation attendue du prix du transport routier (effet ciseau avec le combiné rail/route)
- **Infrastructures**
 - Ferroviaire essentiel pour le transport de céréales (+ performant que le routier)
 - Augmentation attendue du transport combiné rail/route, offre de sillons qui s'améliore significativement
 - Performance du transport combiné rail route : livraison en A/C, ponctualité à + de 70%, satisfaction des usagers équivalente à la route (80%)



Faiblesses

- **Stratégie**
 - Salaires bas : -1€/h en Bretagne que la moyenne nationale
 - Présence des métiers logistiques sur tous les territoires (difficultés de recrutement partout)
 - Peu de candidatures (problème d'attractivité des métiers notamment opérationnels)
 - Conditions de travail dégradées : 2 fois plus d'accidents du travail que la moyenne, tous secteurs d'activités confondus
 - Innovation : montants investis par les entreprises relativement faibles
 - Innovations surtout sur le marketing et l'organisation, peu sur les procédés
 - Fret ferroviaire très faible: très peu de lignes dédiées au fret et concurrence du voyageur, très peu d'ITE actives
 - Fret portuaire peu développé
 - Fret fluvial inexistant
- **Acteurs en présence**
 - Manque de formations continues techniques et managériales (approvisionnements, pilotage de flux, transport, systèmes d'information...)
 - Peu de répondants bretons aux AAP
 - Perception mitigée des ports de commerce par les acteurs régionaux : efficaces et proches mais plus chers, enclavés, dotés d'une offre insuffisante et méconnue.
- **Outils à disposition**
 - Fréquence et délais (liaison indirecte) des liaisons maritimes trans-manches non adaptées, malgré la pertinence économique



Menaces

- **Stratégie**
 - Pyramides des âges : population vieillissante sur ces métiers et renouvellement non assuré
 - Nécessaire besoin de compétences des entreprises pour s'adapter (digitalisation, coopération, traçabilité, modèles de distribution, circularité, décarbonation, report modal...)
 - Moins de dispositions à innover dans le secteur Transport & Logistique (entreprises de petite taille, indépendantes, tournées vers des marchés locaux)
- **Infrastructures**
 - Risque de submersion marine de certaines infrastructures (route et fer, surtout en Ille et Vilaine et dans le Finistère)
 - Péninsularité et périphéricité de la Bretagne = éloignement des grands corridors européens pour le fret

Décarbonation

10%

des émissions de GES
générées par
les activités logistiques

17%

environ de l'effort
de la planification écologique
devant être porté par les activités
du transport de marchandises
(selon la trajectoire proposée par l'Etat)

CONTEXTE & INFORMATIONS



Les leviers de la décarbonation en Bretagne

- **Efficacité et transition énergétique**

- Augmenter l'efficacité énergétique des véhicules (innovation des constructeurs et renouvellement du parc)
- Accélérer les énergies alternatives

- **Report modal**

- Augmenter le report modal vers le ferroviaire, le maritime et la cyclologique

- **Optimisation des flux**

- Optimiser les chargements des véhicules (ex: mutualisation)
- Optimiser les schémas logistiques (ex : tournées)



ANALYSE



Forces

• Acteurs en présence

- TPE/ PME agiles, centre de décision en Bretagne
- PME familiales, à même de porter une vision « long terme »

• Outils à disposition

- Programme régional Mixenn
- Outils nationaux (Objectif CO2, Fret21, RemoVe, programmes CEE...)

• Stratégie

- Plan biogazier, feuille de route Hydrogène renouvelable, stratégies portuaire et ferroviaire régionales

• Infrastructures

- Réseau de stations bioGNV assez dense
- Lignes de transport combiné Rennes / Lille, Rennes / Lyon, Rennes / Nancy (2024)



Opportunités

• Acteurs en présence

- Intérêt des acteurs publics pour des filières nouvelles (retrofit, vélique...)
- Volonté des filières d'avancer sur la décarbonation de leurs transports
- Retour d'expérience du GIE Chargeurs Pointe de Bretagne

• Outils à disposition

- Financements CEE et appels à projets réguliers

• Stratégie

- Planification écologique
- Fort potentiel de production de biométhane
- Prix du transport en hausse depuis 2020 quel que soit le mode
- Augmentation du prix du gazole, part de plus en plus importante du coût de transport
- Intégration du port de Brest dans le réseau européen RTE-T

• Infrastructures

- Plateforme combiné rail route exploitable à St Martin des Champs

Faiblesses



• Acteurs en présence

- Parc de véhicules très dépendant de l'énergie fossile (98% des PL+VUL en 2023)
- Transport routier moins externalisé en Bretagne qu'ailleurs (flottes généralement moins récentes)
- 99% de PME/TPE avec des capacités d'investissements faibles
- Fragmentation des commandes et dispersion des flux sur le territoire
- Solutions ferroviaires, portuaires et maritimes peu connues des professionnels
- Complexité de la mutualisation, fragilité des organisations face aux variations de volumes, asymétrie des flux selon la nature des marchandises

• Stratégie

- Absence de stratégie régionale claire autour du mix énergétique

• Trafics

- Hausse prévue de la demande de transport (croissance démographique, relocalisation, réindustrialisation)
- Absence d'une offre de transport alternative à la route pour les conteneurs qui traversent la Bretagne (Est-Ouest)

• Infrastructures

- Quelques territoires non couverts par des solutions d'énergies alternatives (bioGNV, H2, électrique)
- Part modale faible du ferroviaire et du maritime
- Traction ferroviaire diesel à 67%

• Acteurs en présence

Menaces



- Transport combiné porté par un seul acteur transporteur, concurrent des utilisateurs potentiels
- Flux tendus limitant la capacité de mutualiser, chargeurs pas toujours en mesure de faire évoluer leur stratégie logistique et transport

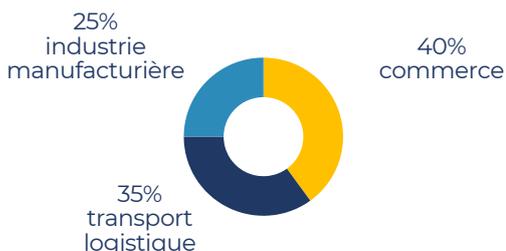
• Stratégie

- Prix du transport amorti sur la distance alors que les flux bretons sont très endogènes
- Report modal nécessaire mais non suffisant pour l'atteinte des objectifs nationaux
- Filière bioGNV malmenée par les récentes crises et perte de confiance des professionnels

Territorialisation de la logistique

CONTEXTE & INFORMATIONS

1,2 million de m² de surfaces logistiques en Bretagne



+ de 50%

des surfaces logistiques bretonnes sont en Ile-et-Vilaine

Polarisation des surfaces d'entrepôts sur la moitié Est de la région. Des surfaces logistiques en centre Bretagne s'expliquant par la disponibilité foncière à coût attractif.

3

acteurs de la grande distribution ont concentré 52% de la demande en immobilier logistique depuis 2011

Entrepôts relativement **petits**

- +60% des entrepôts font entre 5 et 10 000m²
- seulement 7% >30000m²

Logistique en zone urbaine



15% des trafics



50% des émissions de particules fines



20% des gaz à effet de serre

Pas



mais **des** logistiques urbaines

(selon la nature des marchandises, le profil des expéditeurs et des destinataires, les contraintes topographiques, etc.)

ex : colis e-commerce aux particuliers
 VS
 toupie de béton
 VS
 repas d'une cantine scolaire

2/3

des mouvements sur une zone urbaine ont lieu en centre-ville



ANALYSE



Forces

• Stratégie

- Répartition des surfaces du ZAN entre EPCI
- Des démarches de réflexion public/privé et de chartes de logistique urbaine en Bretagne. Certaines sont actives et produisent des effets (ex : Rennes)

• Outils à disposition

- InTerLUD+ (moyens et méthodologie pour les collectivités), dont les collectivités bretonnes se sont saisies

• Acteurs en présence

- Développement des acteurs de la cyclologistique
- Intégration de l'Audiar au sein de l'observatoire national de la logistique urbaine
- Des Plans d'Alimentation Territoriaux sur certains territoires
- Existence d'opérateurs et d'acteurs de la cyclologistique



Opportunités

• Stratégie

- ZAN : Nécessité de rationaliser et de mieux utiliser le foncier logistique; de réutiliser le foncier existant (friches) et de mobiliser des espaces interstitiels
- Progression de la demande aux portes de la Bretagne (Normandie...)

• Acteurs en présence

- Retour d'expérience à venir du contrat de coopération de l'Aire urbaine de Rennes
- Réseau des agences d'urbanisme

ZAN = Zéro Artificialisation Nette

ZFE = Zone à faibles émissions



Faiblesses

• Stratégie

- Besoin fort de foncier (réindustrialisation, relocalisation, croissance démographique)
- Offre d'entrepôts sous pression, taux de vacance de l'immobilier logistique à 0% en Bretagne (plus bas de France)
- Augmentation des loyers (prix bretons équivalent aux prix pratiqués à Nantes ou Angers)
- Manque de cohérence entre les démarches bretonnes de logistique urbaine (ex: ZFE)
- Méconnaissance par les collectivités des activités logistiques et des facteurs clés de succès de certaines activités (cyclo)
- Dialogue public/privé non systématisé pour la construction des règles d'accès (stationnement, horaires, aménagements...)
- Pas de modèle performant de la logistique des circuits courts, pas de stratégie pour la logistique rurale
- Pas de lieu formalisé pour assurer la cohérence entre les démarches bretonnes de logistique urbaine

• Entrepôts

- Parc logistique français à moderniser pour intégrer les normes environnementales et les évolutions technologiques
- Saturation sur le bassin rennais, forte tension sur le marché brestois (éloignement des entrepôts = km supplémentaires)

• Véhicules

- Parc de véhicules anciens significatif dans les petites villes



Menaces

• Stratégie

- Réforme CVAE : moins d'incitation pour les collectivités à accueillir des activités économiques, surtout si nuisances
- ZAN : Difficultés d'acceptation pour implanter des activités logistiques (nouvelles ou en extension), augmentation des coûts (construction et exploitation) et des délais, concurrence accrue avec les autres activités économiques
- Eloignement de la localisation optimale des entrepôts pour des raisons de coûts
- ZFE : augmentation des besoins d'opérations logistiques (en entrepôt) au plus près de la zone urbaine
- Eloignement des commerces des centres urbains, amoindrissement de la taille des commerces (peu d'espaces de stockage), baisse du nombre de salariés dans les commerces (moins d'amplitude horaire pour différer les livraisons)
- Multiplication des commerces et des points de livraison en ville
- Atermoiements dans la décision politique qui brouillent les signaux (ex: ZFE)

Principales échéances réglementaires pour la logistique

