



Feuille de route de la mobilité des biens & des marchandises en Bretagne

Octobre 2025

Feuille de route impulsée par la Région Bretagne et l'Etat en région (DREAL),
coconstruite avec les parties prenantes mobilisées et
avec le soutien de Bretagne Supply Chain



Table des matières

Contexte et vision régionale	3
Une feuille de route co-construite	9
Comprendre le contexte fret et logistique breton	
La Bretagne et les breton.ne.s	10
Les flux de marchandises	11
Les infrastructures	13
Les enjeux en Bretagne	14
Gouvernance & connaissances	
Contexte & informations	15
Analyse	16
Actions	17
Compétitivité	
Contexte & informations	18
Analyse	19
Actions	20
Décarbonation	
Contexte & informations	21
Analyse	22
Actions	23
Territorialisation de la logistique	
Contexte & informations	25
Analyse	26
Actions	27

Annexe

→ Fiches actions détaillées

Les éléments relevant du diagnostic proviennent 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, Observatoire Régional des Transports en Bretagne

Données Afilog, Insee, Pôle emploi, CCI Bretagne, CARSAT Bretagne, Bretagne Supply Chain, DREAL Bretagne, Conseil Régional de Bretagne, Ademe, Cerema, Observatoire de l'environnement en Bretagne

Thèse UBO, Marie Guingot, 2019 : *L'île, l'entreprise et le navire : étude de la desserte insulaire et des adaptations des entreprises du Ponant*



Contexte et vision régionale

Contexte de l'activité fret & logistique en Bretagne

Enjeu de souveraineté industrielle et indispensable à l'économie, le transport de marchandises relie les lieux de production aux espaces de consommation qui se sont significativement éloignés et éparpillés ces quarante dernières années.

Les **chaînes logistiques se sont en effet fortement complexifiées, accélérées et mondialisées**, avec des mouvements d'optimisation, de fragmentation et de flux tendus croissants, qui, associés au développement du e-commerce, menacent notre économie et sa durabilité par de nombreux effets pervers. Parallèlement à ces mouvements, les **grands axes de flux de marchandises par voie ferrée ou par voie fluviale ont connu un fort recul**, notamment en France, au profit d'une explosion des flux maritimes voire aériens à l'échelle extra continentale et routiers à l'échelle intra continentale.

Ces **chaînes logistiques ont révélé leurs fragilités lors des crises récentes** (pandémie de Covid19, guerres et tensions géopolitiques, crise climatique...). **Leur fonctionnement mérite par conséquent d'être réinterrogé pour améliorer la compétitivité des territoires comme celle de nos entreprises et secteurs industriels**, y compris en matière d'attractivité des métiers et des formations de la logistique. Dans le contexte des transitions écologiques et énergétiques et alors que la France pourrait connaître une hausse des températures jusqu'à +4°C en 2100, **le transport de marchandises doit jouer un rôle majeur dans l'atténuation** (réduction des gaz à effet de serre) **et l'adaptation au changement climatique**.

La Bretagne n'échappe pas à ces constats généraux. Périphérique, équipée de ports régionaux, la péninsule bretonne se situe en grande partie **à l'écart des grands flux de marchandises** qu'elle rêve de capter pour bénéficier des économies d'échelle associées. Cet éloignement géographique qui commande et cette péninsularité pénalisante obligent à un système de transport performant. Couplées à la logique des flux tendus, **ces spécificités géographiques représentent un handicap pour la compétitivité des entreprises bretonnes** (+8%

de coût de transport en moyenne) : les cargaisons qui partent ou qui rejoignent la Bretagne doivent parcourir plus de distance dans des véhicules qui, pour suivre la cadence de la demande, ne peuvent circuler à plein tout au long de leur trajet. Bénéficiant d'un réseau routier régional de qualité et "gratuit", d'entreprises locales performantes, mais aussi contraintes par l'éclatement des flux, **les marchandises sont chargées plus majoritairement sur la route** (94,5% de part modale) que dans les autres régions, rendant **l'économie bretonne largement dépendante des hydrocarbures et faisant de la logistique le 4^{ème} poste régional d'émissions de GES** (10% du total¹), juste derrière le secteur agricole, le transport de passagers et l'habitat.

Dans ce contexte, les flux intrabretons restent dominants et sont eux-mêmes majoritairement réalisés à partir de VUL² propulsés aux énergies fossiles. Face aux objectifs de la stratégie nationale bas carbone, **d'avantage de sobriété énergétique s'impose aujourd'hui comme un pilier incontournable** dans tous les scénarios de décarbonation et apparaît désormais comme un levier essentiel pour atteindre nos objectifs climatiques et garantir une transition juste et résiliente.

La sobriété énergétique implique avant tout de **repenser les besoins de mobilité**, en évitant les flux superflus : réduction des volumes transportés inutilement souvent de très loin et meilleure organisation logistique. Cela suppose de **promouvoir la relocalisation** de certaines filières de production, le développement de **circuits plus courts** et **l'optimisation des chaînes logistiques**. Cette sobriété appelle également à des **changements de comportements, tant de la part des acteurs économiques que des consommateurs**, en encourageant une consommation plus raisonnée, une meilleure planification des approvisionnements et la mutualisation des livraisons.

[1] Les chiffres de ce paragraphe proviennent de deux sources : la thèse CIFRE Rennes II ESO-CNRS / Conseil Régional de Bretagne, Soraya Cauvin ; l'étude portant sur les modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises en Bretagne (2023)

[2] VUL : Véhicule Utilitaire Léger



Contexte et vision régionale

Ainsi, le SRADDET³ met en évidence la **nécessité de réduire la consommation énergétique liée au transport de biens et de marchandises**. Il fixe des objectifs ambitieux pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport de marchandises : à l'horizon 2050, la Bretagne vise une **diminution de 47 % des émissions de GES liées au transport de marchandises** par rapport à 2012. Cette feuille de route doit s'inscrire **en cohérence avec la trajectoire énergétique bretonne**.

Le cadre juridique européen et national, les orientations et planifications qui les accompagnent ("Paquet Climat" européen, Stratégie Nationale Bas Carbone, Planification Écologique, Zéro Artificialisation Nette, etc.) ambitionnent de

[3] Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

neutraliser les impacts environnementaux des activités humaines à l'horizon 2050, tout en cherchant à **renforcer la souveraineté de la France**. En cohérence avec les objectifs de la Planification Écologique, l'objectif pour la Bretagne est de **diminuer, d'ici à 2030, de l'ordre de trois millions de tonnes les émissions de CO2 liées aux transports, dont la moitié pour la logistique**. Cela implique une **évolution en profondeur du transport de marchandises** : de la transition énergétique des véhicules à la montée en puissance des modes massifiés, en passant par la mutualisation des flux et la relocalisation des chaînes logistiques.

Les responsabilités pour atteindre ces objectifs sont multiples : Europe, État et ses agences, Région, EPCI, mais aussi bien sûr les chargeurs (industriels, consommateurs et autres acteurs privés) comme les transporteurs ont tous un rôle à jouer pour impulser, accompagner et accélérer les mutations à engager.

Une politique régionale déjà en mouvement

Les transformations à mener requièrent une **mobilisation générale d'autant plus forte que le délai pour y arriver est court** : à peine un quart de siècle. Le sujet de la logistique est souvent "masqué", complexe, tant il recouvre de **nombreuses thématiques** (foncier, économie, environnement, énergie, aménagement des territoires...).

Il nécessite par conséquent une **approche transversale et une coordination de l'ensemble des acteurs** concernés, qu'ils soient publics ou privés. Relativement jeunes, les orientations des **politiques publiques nationale et régionale doivent se rejoindre et donner un cap collectif** pour répondre aux enjeux de **résilience économique et sociale et de décarbonation** du transport de fret.

Les **acteurs publics bretons travaillent déjà en étroite coopération sur ce sujet** : après avoir vu son rôle renforcé par la LOM⁴ (2019) en matière de mobilités, la Région Bretagne a entériné dans son SRADDET (2024) l'objectif de **"faire d'une logistique performante le vecteur d'un développement durable"**.

Elle s'appuie en cela sur une dynamique nationale portée par l'État qui, en 2022, a fait paraître la **Stratégie Nationale de la Logistique**, laquelle dessine les grandes orientations pour le territoire national en matière de logistique (gouvernance, compétitivité, innovation, aménagement, décarbonation...). Cette stratégie a **confirmé les conférences régionales de la logistique (CRL)** dans leur vocation à **établir un dialogue public-privé et à décliner localement ces orientations**.

[4] LOM : Loi d'Orientation des Mobilités



Contexte et vision régionale

Celle-ci est d'ores et déjà **suivie d'effets en Bretagne** : le volet mobilité du Contrat de Plan État-Région (CPER, signé le 1^{er} juillet 2024) vise notamment à **relever le défi du fret ferroviaire pour décarboner le transport de marchandises**. La Bretagne doit en effet contribuer à l'objectif de décarbonation des transports et s'inscrire dans la stratégie nationale qui vise à **doubler la part du fret ferroviaire à 18 % en 2030 et 25 % en 2050**. Dans cette perspective, **l'État et les collectivités se sont engagés à hauteur de 64 M€**, dont près des deux-tiers sont fléchés vers le renouvellement des lignes capillaires de fret (Auray-Saint-Gérard, Vitré-Gérard).

La Bretagne s'est dotée d'une **trajectoire régionale pour le Fret Ferroviaire**, nommée "*Faire Fer*" (2023). Cette démarche vise à **multiplier par six la part modale du train en Bretagne d'ici à 2050**, et se matérialise par l'engagement d'études, comme celles portant sur l'extension du chantier de transport combiné de Rennes, ou encore sur la gouvernance du fret ferroviaire en Bretagne. Gage de succès, **l'esprit de "Faire Fer" a infusé dans les intercommunalités de toute la Bretagne**, comme en témoignent les réflexions locales autour de la préservation du patrimoine ferroviaire à Vannes (site industriel), La Brohinière (plateforme multimodale) ou encore Paimpol (trains des primeurs).

Le maintien, l'entretien et le développement du report modal de la route vers le fer **suppose des investissements massifs**, tels que le centre de transport combiné (CTC) de Rennes (nœud ferroviaire), qui seront financés par le CPER mais aussi potentiellement grâce au versement mobilité régional et rural (VMRR) qui sera levé par la Région Bretagne à compter de 2026. Et si la création d'une "écotaxe" n'est définitivement plus d'actualité en Bretagne, la compétitivité future de la Bretagne et de ses entreprises ainsi que l'attractivité de la région nécessitent en effet **l'engagement de tous les moyens mobilisables pour accompagner cette "renaissance industrielle"**.

Toujours en 2023, la Région Bretagne s'est aussi dotée d'une **Stratégie Portuaire** qui affiche une volonté claire d'utiliser **ses ports comme leviers de développement de l'intermodalité ferro-maritime**. Plus généralement, la Stratégie Portuaire recherche la **canalisation des flux longues distances** et la **relocalisation des activités** sur le territoire breton.

Les projets de remise en état des voies ferrées portuaires, la connexion récente du port de Brest au réseau ferré du RTE-T⁵ (Corridor Atlantique) et le projet d'entreprise du port de Brest participent directement de ces **ambitions visant à développer le fret breton, en lien avec les objectifs nationaux**. La constitution d'une société portuaire à Lorient à horizon 2028, l'obtention des agréments BIO des différents ports de commerce (Saint-Malo, Lorient, Brest) s'inscrivent pleinement dans cette feuille de route fret & logistique. Les projets de modernisation ou de développement d'infrastructures portuaires, tels le terminal du ferry du Naye à Saint-Malo, traduisent aussi **l'engagement constant de la Région Bretagne en faveur de la mobilité des marchandises et des filières associées**.

Enfin, le **pilotage efficace de toutes ces stratégies** nécessite de suivre finement l'évolution des activités logistiques. C'est pourquoi la puissance publique, par l'intermédiaire de l'ORTB⁶, a souhaité qu'un **tableau de bord de la logistique** soit réalisé et régulièrement mis à jour selon l'usage qui en est fait. La première version (2024) comporte plus de **200 indicateurs ad hoc**, et elle est librement accessible sur le site de l'ORTB.

[5] RTE-T : Réseau Trans-Européen de Transport

[6] ORTB : Observatoire Régional des Transports de Bretagne



Contexte et vision régionale

Aller plus loin avec la feuille de route de la mobilité des biens et des marchandises

Pour répondre aux enjeux du transport de marchandises en Bretagne et face à la complexité du sujet, développer le seul mode ferroviaire et la place des ports bretons ne sera pas suffisant. Dans l'intérêt collectif, **la mobilité bretonne des biens et des marchandises doit, à toutes les échelles territoriales, être plus organisée, plus optimisée, produire et partager plus de connaissances, garantir l'accès aux marchés extrarégionaux, le tout en réussissant sa transition énergétique et environnementale.**

La territorialisation de la Stratégie Nationale Logistique, conclusion du 3^{ème} comité interministériel de la logistique de décembre 2022, s'est traduite par la tenue d'une **première Conférence bretonne de la Logistique**, en janvier 2023. Il s'est agi d'un grand travail collaboratif et progressif, qui a réuni toutes les parties prenantes de la logistique bretonne. Son objectif affiché était de **préparer la co-construction de la présente feuille de route bretonne de la mobilité des biens et des marchandises.**

Depuis, cette feuille de route s'est nourrie des apports de l'ensemble des acteurs bretons, notamment lors de la **2^{ème} Conférence régionale de la Logistique (CRL)** de novembre 2024 et des ateliers qui se sont tenus au premier semestre 2025.

Cette feuille de route régionale, co-pilotée par la Région et l'État, avec l'appui opérationnel de Bretagne Supply Chain, **implique la mobilisation et l'engagement de tous les acteurs** (collectivités, acteurs économiques, financeurs...) pour réussir les transformations ciblées. **Les seuls leviers et moyens publics ne suffiront pas.** La feuille de route et son plan d'actions fixent des **objectifs opérationnels à horizon 2028**, mais elle trace **un cap à 10 ans, avec un horizon à 2050.** Sur cette période, la feuille de route ne sera pas figée, elle sera évolutive, et son **plan d'actions a vocation à vivre et à s'adapter** au contexte.

D'autre part, le **plan d'actions sera ajusté en fonction des engagements des parties prenantes** bretonnes, dont nous pouvons penser que le socle défini au moment de l'élaboration de la feuille de route va encore s'élargir dans sa mise en œuvre.

La feuille de route définit des objectifs et des actions concrètes, structurés autour de **quatre grands piliers** :

- **la gouvernance & la connaissance**
- **la compétitivité**
- **la décarbonation**
- **la territorialisation**

En matière de gouvernance, il est proposé une organisation régionale qui permette la **mobilisation de toutes et tous au service d'une trajectoire commune**, et de piloter et de suivre les travaux pour prioriser, s'adapter et mesurer l'impact des orientations définies. La gouvernance proposée pour cette feuille de route se veut à la fois souple et pragmatique : elle pourra adapter les actions de cette feuille de route aux évolutions du contexte et des priorités des différentes parties prenantes. Il s'agit d'assumer à la fois un **co-pilotage resserré et solide de la feuille de route au niveau État-Région**, et un collectif le plus large possible pour sa mise en œuvre, à travers **"l'assemblée générale" bretonne que constitue la CRL.** Entre ces deux instances, il est proposé de constituer un **comité technique plus opérationnel.** Cette gouvernance régionale aura également vocation à s'interfacer avec celle des régions Pays de la Loire et Normandie avec qui les liens sont clés.

En termes de connaissances, la Bretagne peut se féliciter d'avoir un **ORTB performant** et de disposer du **premier tableau de bord régional de la logistique.** Il n'en reste pas moins que l'appropriation, la diffusion, la mise à jour et l'utilisation de ces outils et de ces données restent à mener. C'est tout l'enjeu de cet axe de travail :



Contexte et vision régionale

produire et diffuser des connaissances à jour, utiles aux acteurs bretons pour accélérer la prise en compte des enjeux logistiques au bon niveau, au bon moment. Il faudra bien sûr aller plus loin dans l'observation et le suivi et créer des ponts avec le CESER⁷, l'Observatoire de l'environnement en Bretagne, le Haut conseil breton pour le climat (HCBC), etc. Il sera crucial de **faire connaître aux acteurs les outils et atouts dont dispose la Bretagne**, tels que le très bon fonctionnement du report modal sur le fer avec le CTC de Rennes. Il s'agit aussi d'agir en bonne connaissance de la situation des ports de Nantes Saint-Nazaire et du Havre .

Évidemment, outre le rôle trop souvent sous-évalué de **souveraineté économique**, la mobilité des biens et marchandises constitue un **enjeu de compétitivité majeur**. Pour la Bretagne, ses secteurs d'activités (agriculture, agro-alimentaire, industrie manufacturière, BTP...) et ses entreprises, **ce segment représente une valeur économique clé**. Cette compétitivité doit être appréhendée à l'échelle microéconomique (par entreprise), dans les chaînes logistiques (supply chain), à l'échelle macroéconomique, et de manière intermédiaire (industrie, transporteurs, territoires...). Celle-ci repose sur différents leviers : **savoir-faire et transitions sociales** (formation initiale et continue pour notamment réapprendre la multimodalité à tous les niveaux dans les entreprises, santé et sécurité au travail, recherche et innovation...), **mutualisation et massification des flux, relocalisations, détente des flux, adaptation aux transitions écologiques et énergétiques** (décarbonation, adaptation au changement climatique...). Il convient bien évidemment de ne pas sous-estimer la part considérable que joue la qualité de l'infrastructure globale bretonne (quais, rails, routes...), mais **c'est bien le couple infrastructures/offre, c'est-à-dire la qualité de la collaboration entre les acteurs, qui sera déterminante**.

En effet, au regard de la part du mode routier dans le transport de marchandises (+7 points par rapport à la part de ce mode au plan national), couplé au caractère

péninsulaire de la Bretagne, **notre région présente une logistique encore plus "carbonée" que les autres territoires**.

Pour s'engager dans une trajectoire de réduction des émissions et permettre au secteur breton de muter, **tous les leviers doivent être activés : sobriété et optimisation du remplissage, transport maritime vélique, report modal de la route vers le fer ("Faire Fer") et la mer** en raccordant de nouveau Brest et Lorient, **décarbonation des activités portuaires, décarbonation du transport routier à l'appui d'un mix-énergétique de carburants alternatifs, d'électrification**. Pour que cette transition soit réussie, il faudra relever le **double défi de la maturité technologique et de la disponibilité des futurs carburants**. Le stockage de l'énergie et la souplesse d'utilisation de carburants comme l'hydrogène seront des atouts majeurs pour le territoire, **à condition d'en produire une partie localement**.

Enfin, pour être complète, cette feuille de route régionale **doit bien sûr pleinement s'interfacer avec les territoires de Bretagne et leurs spécificités, ruraux comme urbains**, avec des complémentarités assumées et non subies, intégrer les objectifs de sobriété foncière du SRADDET et de la trajectoire Zéro Artificialisation Nette (ZAN), avec l'obligation de dédier des espaces à la logistique dans une région où la tension sur l'immobilier logistique est l'une des plus élevées en France. **De nouvelles gouvernances de la logistique doivent être inventées localement**, tant pour gérer l'implantation de surfaces logistiques que pour mutualiser des flux de proximité ou encore organiser la livraison du "dernier kilomètre" (flux passagers/marchandises, cyclo-logistique...). **Rappelons-le, il s'agit de la feuille de route de toute la Bretagne, pas seulement celle du Conseil Régional de Bretagne et de l'État : être à l'écoute et notamment faire se parler les territoires entre eux sera un facteur clé du succès**.

[7] CESER : Conseil Économique Social et Environnemental



Contexte et vision régionale



Au delà de 2025, des engagements sont déjà pris, notamment dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER), volet Mobilités 2023-2027.

Citons par exemple les efforts particuliers prévus d'ici 2030 sur le fret ferroviaire :

- Étude sur la gouvernance en Bretagne
- Démarrage des phases travaux des lignes Auray-Saint-Gérard (2026) et Vitré-Gérard (2028)
- Démarrage des phases travaux des voies sur les ports de Brest et Lorient (2026)
- Démarrage des phases travaux sur le chantier de transport combiné de Rennes (2027).

Citons également la fin de la mise à 2x2 voies de la N164 prévue pour 2032.

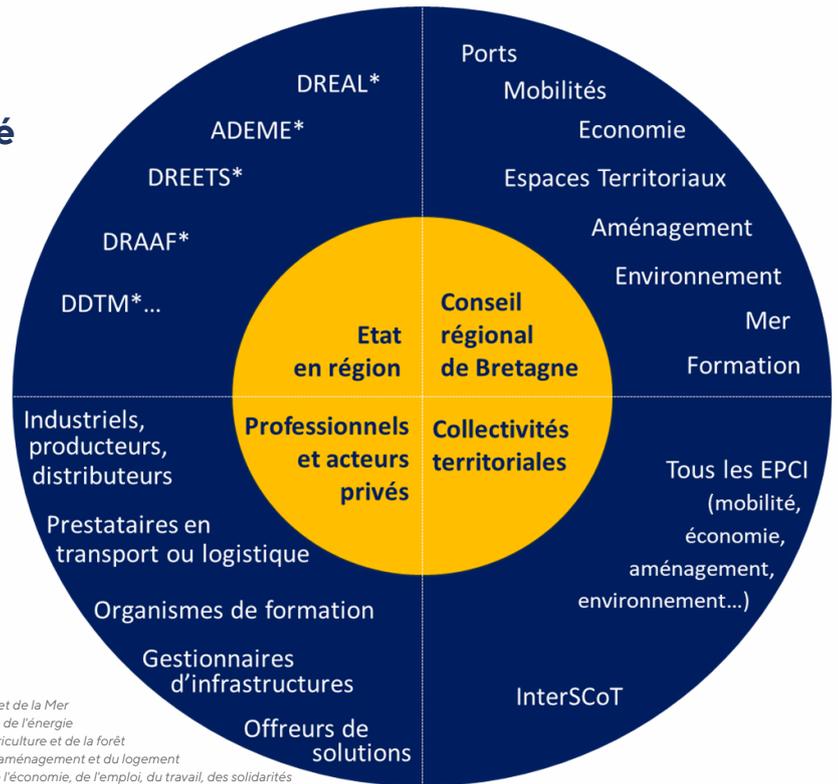
A ces investissements massifs prévus viendront s'ajouter les actions de toutes les parties prenantes volontaires, publiques et privées, qui visent à tenir les objectifs de compétitivité, de décarbonation et de territorialisation de la logistique d'ici 2050.



Une feuille de route co-construite

Les parties prenantes à la mobilité des biens et des marchandises en Bretagne sont nombreuses et diverses.

Les interlocuteurs occupent également des rôles variés : mise en œuvre opérationnelle, décisions stratégiques et politiques, représentation des professionnels...



* DDTM : Directions Départementales des Territoires et de la Mer
 ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
 DRAAF : Direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt
 DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
 DREETS : Direction régionale interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail, des solidarités

Cette feuille de route bretonne est l'aboutissement d'un travail de partage des enjeux et de co-construction avec l'ensemble de ces parties prenantes :

12 janvier 2023 / 1^{ère} Conférence bretonne de la logistique

100 participant.e.s : acteurs publics (État, Région, collectivités, chercheurs) et privés (entreprises, fédérations)
Lancement d'une démarche de dialogue territorial dans la durée autour d'enjeux clés et partagés

17 avril 2024 / 1^{er} séminaire Etat-Région

Directions de la Région Bretagne et Services de l'État
Partage du contexte et diagnostic logistique en Bretagne, ainsi que des actions passées, en cours et à venir

29 août 2024 / Réunion technique inter-filières

50 participant.e.s : acteurs privés, EPCI, DREAL Bretagne, Conseil Régional
Ébauche d'actions pour une logistique performante et durable, construites à partir d'un diagnostic partagé et d'un échange approfondi sur les enjeux et défis communs de la mobilité des biens et marchandises

12 novembre 2024 / 2^{ème} Conférence bretonne de la logistique

120 personnes, toutes parties prenantes de la logistique en Bretagne
Présentation de l'avancée de la feuille de route, mise en avant de bonnes pratiques existantes répondant aux enjeux clés

Janvier 2025 / Ateliers filières

55 participant.e.s : acteurs privés des filières Agri-agroalimentaire / Minéraux, matériaux, construction, bâtiment / Produits manufacturés

Élaboration de propositions d'actions, identification des spécificités par filière et clarification du rôle des acteurs concernés

4 mars 2025 / Journée EPCI

45 participant.e.s d'EPCI de Bretagne
Partage des enjeux territoriaux, validation des objectifs, définition des modalités de déploiement adaptées, identification des besoins des collectivités et engagement collectif pour la mise en œuvre des actions

26 mars 2025 / 2^{ème} séminaire État-Région

Directions de la Région Bretagne et services de l'État (DREAL, DRAAF, DREETS, Ademe)
Compléments dans les propositions d'actions à la lumière des programmes et missions menés par la puissance publique

Été 2025 / Dernière consultation des parties prenantes

Toutes les parties prenantes (plus de 50 contributions volontaires)
Relecture et amendements pour finaliser la feuille de route et alimenter les actions
Positionnement de chaque partie prenante comme pilote ou contributrice des actions

Automne 2025 / Version finalisée de la feuille de route de la mobilité des biens et des marchandises

La Bretagne

et les breton.ne.s



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, cycles agricoles, production de l'industrie agroalimentaire...)



Tendances économiques

- Hausse des prix, dont ceux de l'énergie
- Volonté de relocalisation et de renaissance industrielle
- Gestion des crises sanitaires (ex: COVID), géopolitiques



Tendances de consommation

- Omni-canal
- Personnalisation des produits et des services associés
- Éthique, transparence, traçabilité
- Locavorisme, circuits courts, made in France
- 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 supérieure 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 :
Plus d'entrepôts logistiques
Plus d'entreprises Transport et Logistique, globalement plus grandes (70% des grandes entreprises du secteur sont situées en Ille-et-Vilaine)
Plus de croissance démographique
- Rennes et Vannes sont les deux principales portes d'entrée/sortie des flux routiers

Les flux

de marchandises

157 millions de tonnes

de marchandises déplacées par an en Bretagne

38% de la consommation d'énergie

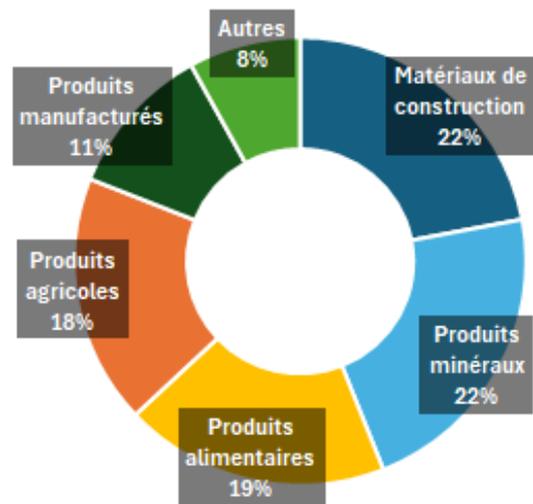
sont imputables aux transports en Bretagne (marchandises + voyageurs)
Moyenne nationale : 33%

33% des émissions de GES

sont imputables aux transports en Bretagne (marchandises + voyageurs)

Réduction des émissions du transport de marchandises de -47% d'ici 2050*

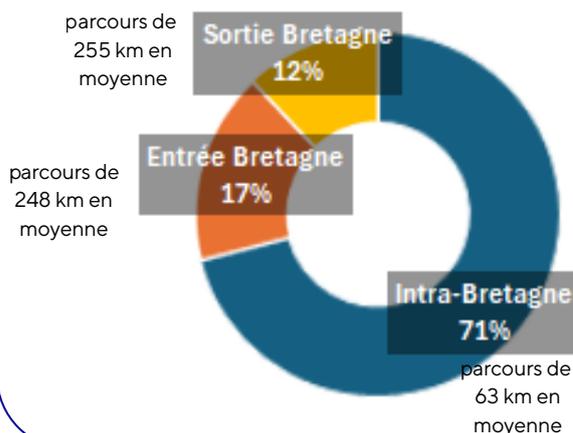
NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES (EN TONNES)



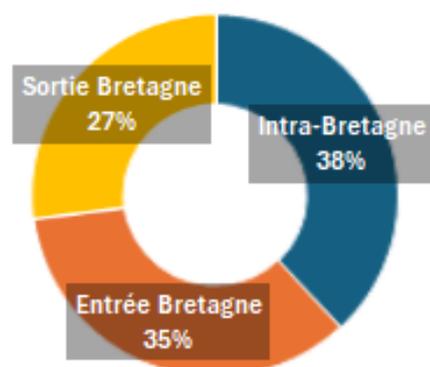
Davantage d'échanges et de flux à l'Est de la Bretagne qu'à l'Ouest

RÉPARTITION DES VOLUMES

EN TONNES :



EN TONNES - KILOMETRES :

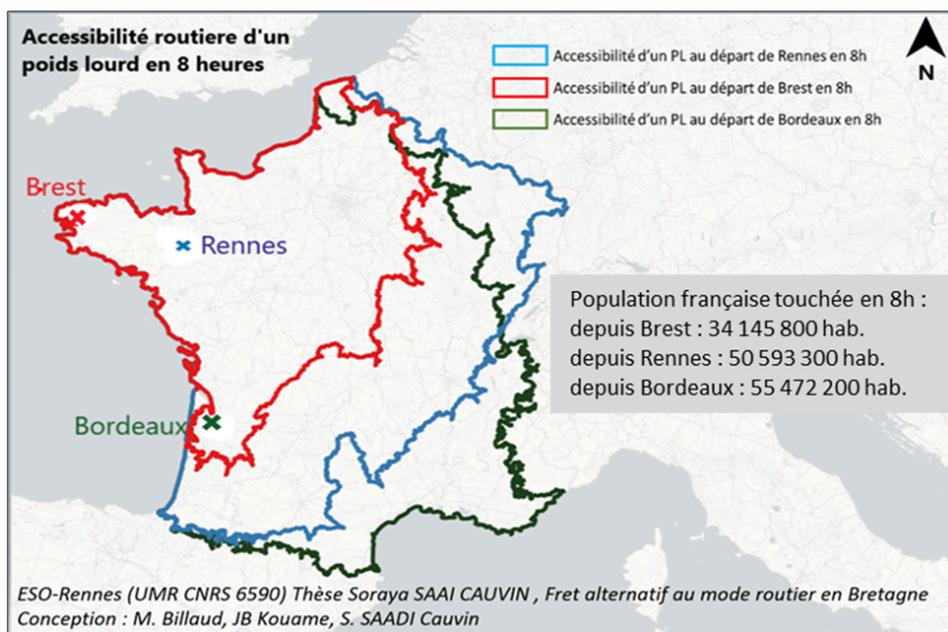


Les flux de marchandises

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 industriels, des producteurs et des 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 infrastructures logistiques en Bretagne



LA ROUTE

- Organisation du territoire breton reposant sur un réseau routier à 2x2 voies sans péage, reliant les principales villes de la région
- Maillage plus dense en Finistère que dans les autres départements
- Axe Rennes-Brest par la N164, qui a vocation à constituer une colonne vertébrale du réseau
- Rennes, 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
- Très nombreuses îles bretonnes (contraintes spécifiques pour les flux de marchandises et déchets)
- Trafic transmanche (Saint-Malo, Roscoff), services de proximité (Saint-Brieuc), solutions logistiques variées (Lorient) et connexion avec des grandes routes du commerce international avec du feederling (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, Nancy)
- Plateforme rail-route de Keriven non exploitée à Saint Martin des Champs (Morlaix)
- Accès ferroviaire actif sur le port de Brest
- Trafic ferro-maritime à Brest pour le transport des graines de colza avec 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-Brieuc - Pontivy - Auray et Landerneau - Châteaulin - Quimper
- Bonne couverture des pôles industriels et logistiques majeurs de la région
- 80% des tonnages du fret ferroviaire constitués par l'alimentation pour bétail, notamment via les lignes Vitry-Gérard et Auray-Pontivy
- I T E (installations terminales embranchées) globalement peu utilisées, méritant des rénovations



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

- Rennes : 1^{er} 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'entrepôts 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'activités autour de Saint-Brieuc
- Entrepôts de petites et moyennes tailles
- Taux de vacance des entrepôts extrêmement faible (0%, le plus bas de France)

Les enjeux

de la logistique en Bretagne

Gouvernance et connaissances

- **Doter** la Bretagne d'une gouvernance collective de la logistique associant acteurs publics et privés bretons et ayant vocation à partager les orientations avec les régions limitrophes
- **Pérenniser** et **diffuser** la connaissance pour appropriation par toutes les parties prenantes 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 (relocalisation, 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 gazole, par la transition énergétique du routier et par l'équité territoriale dans l'accès aux énergies alternatives
- **Maîtriser** la demande en énergie, par l'optimisation des chargements et la mutualisation
- **Concevoir** des chaînes logistiques décarbonées de bout en bout
- **Développer** et maintenir 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 & connaissances

→ CONTEXTE & INFORMATIONS

Gouvernance



Mobilise les parties prenantes autour des actions, assure le suivi, alimente les deux autres instances
2 à 3 réunions par an

CONFERENCE BRETONNE DE LA LOGISTIQUE

Pilote la Feuille de route de façon resserrée, décide et assure la cohérence
2 réunions par an

COMITE TECHNIQUE

COMITE DE PILOTAGE

Etat / Région

Echange, recommande et met en œuvre la Feuille de route
1 réunion tous les 12 à 18 mois

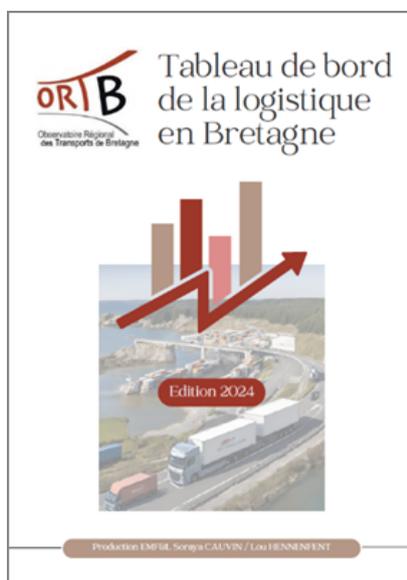
Tous les pilotes des actions

Assemblée générale de toutes les parties prenantes volontaires

Connaissances



Parution du 1^{er} 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 1^{ère} CRL, 80 à la 2^{ème} CRL)
 - Observatoire Régional des Transports en Bretagne, qui travaille actuellement à compenser certaines de ses faiblesses
 - Cluster Bretagne Supply Chain
 - Observatoire de l'environnement en Bretagne
 - Nombreux organismes de recherche de renom (Ifremer, Inrae, Irlisa...) et d'unités mixtes (CNRS...)
- **Outils à disposition**
 - Tableau de bord de la logistique en Bretagne, élaboré à un niveau détaillé
 - Etude prospective logistique 2040
 - Etudes spécifiques sur le ferroviaire, le portuaire et l'aéroportuaire



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...)
 - Observatoire de l'Environnement en Bretagne (OEB) (production de connaissances sur l'environnement) et Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (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 ancien et obsolète)
- **Acteurs en présence**
 - Instances en cours de formalisation et donc non encore rôdées
 - Instances « hors cadre », comme les séminaires logistiques Etat / Région
 - ORTB en cours de réforme
- **Outils à disposition**
 - Manque d'appropriation du Tableau de bord de la logistique de l'ORTB par les acteurs régionaux
 - Tableau de bord orienté « secteur Transport & Logistique » (ex: indicateurs emplois), couvrant peu les activités logistiques chez les industriels, producteurs et distributeurs
 - Absence d'observation structurée au-delà du secteur Transport & Logistique (quelques données, mais production irrégulière et non 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



Gouvernance

La gouvernance est désormais installée.

- Une **Conférence Bretonne de la Logistique** avec toutes les parties prenantes est instituée (réunie déjà 2 fois) pour échanger, recommander et mettre en œuvre la Feuille de route
- Un **comité de pilotage resserré** - Etat et Région - est déjà constitué, pour décider et assurer la cohérence des actions
- Un **comité technique** démarrera dans les prochains mois, pour assurer le suivi et alimenter les deux autres instances



Connaissances

Diffuser les connaissances

Action 1 / Organiser, prioriser et partager les informations à portée stratégique sur la logistique

La logistique est un enjeu clé pour la souveraineté de la Bretagne, impliquant de nombreux acteurs. Il est essentiel de partager des informations stratégiques pour guider les décisions et optimiser les efforts dans un contexte de ressources limitées. L'action vise à définir une méthodologie claire pour identifier et diffuser ces informations. Une phase de test permettra d'évaluer cette méthode. Le processus sera ensuite ajusté et pérennisé.

Action 2 / Favoriser l'accès à une information partagée sur la logistique, pour les entreprises bretonnes et spécifiquement les PME / TPE via notamment Bretagne Supply Chain

Les entreprises et les dirigeants manquent d'informations logistiques clés. L'action vise à mieux diffuser ces données via les réseaux existants et à structurer leur collecte. Bretagne Supply Chain jouera un rôle central, avec des échanges réguliers entre filières et sera particulièrement attentif aux PME/TPE.

Action 3 / Faire comprendre l'importance de la logistique au plus grand nombre et faire mieux connaître les métiers de la logistique

Les activités logistiques sont essentielles mais mal connues. Cela nuit à l'attractivité et à l'acceptation de la logistique. L'action vise à mieux la faire comprendre au grand public, aux jeunes, aux consommateurs et aux décideurs. Des contenus pédagogiques seront diffusés via événements, réseaux, écoles et campagnes ciblées.

Produire des connaissances

Action 4 / Faire vivre et enrichir le tableau de bord de la logistique via notamment l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne (ORTB)

La Stratégie Nationale Logistique et la 1^{ère} Conférence Bretonne de la Logistique ont souligné le besoin d'améliorer la connaissance du système logistique breton pour relever les défis qui s'imposent à lui. Un tableau de bord régional, aligné avec l'outil national, a été lancé en 2024, avec plus de 200 indicateurs couvrant six thèmes clés. L'objectif de cette action est de le mettre à jour régulièrement en fonction des retours des utilisateurs et de la disponibilité des données. Des moyens seront alloués pour assurer la pérennité de cet outil stratégique.

Action 5 / Créer et mettre à jour une cartographie des flux des biens et des marchandises

La cartographie des flux de biens en Bretagne est essentielle pour optimiser la logistique et aménager efficacement le territoire. Elle doit prendre en compte la complexité des filières et garantir la confidentialité des données sensibles. L'engagement des acteurs économiques est crucial, avec une communication claire sur les bénéfices et les conditions de partage. Un tiers neutre sera chargé de réaliser et actualiser cette cartographie en coordination avec les acteurs locaux. L'outil permettra d'éclairer les décisions stratégiques et d'optimiser les infrastructures et services logistiques.



Compétitivité

→ CONTEXTE & INFORMATIONS

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

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 salariés 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...
- Evolution rapide des tendances de consommation



Complexification des métiers

- Besoin de compétences et de professionnalisation

Innovation

- Technologique : digitalisation, automatisation, vélique, hydrogène... sur les véhicules, dans les entrepôts, avec les équipes...
- 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 Contrat-Plan Etat Région
- **Infrastructures & Services**
 - 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**
 - Règlements (démarches ZFE des métropoles en application de la réglementation européenne...)
 - Innovation : AAP «logistique 4.0», programme Propulse...
- **Stratégie**
 - Augmentation attendue du prix du transport routier (qui s'approchera de celui du combiné rail/route)
- **Infrastructures & Services**
 - Ferroviaire essentiel pour le transport de céréales (plus 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 (>48h), ponctualité à + de 70%, satisfaction des usagers équivalente à la route (80%)



Faiblesses

- **Stratégie**
 - Salaires bas : -1€/h en Bretagne par rapport à 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'Installations Terminales Embranchées (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 appels à projets nationaux
 - 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-Manche 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 & Services**
 - 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



ACTIONS

Organiser les flux

Action 6 / Faire évoluer les modèles logistiques qui pénalisent la péninsule bretonne



La Bretagne subit certains modèles logistiques inadaptés à son territoire qui l'empêchent de réduire les coûts et les impacts environnementaux. Au moins deux leviers sont à activer : d'une part, assouplir les flux tendus grâce à une meilleure planification, moins de livraisons fractionnées et plus de stockage adapté ; d'autre part, développer l'économie circulaire par le réemploi, la réparation, le lavage ou le recyclage, afin de soutenir la relocalisation et la souveraineté économique (ex: matières premières en tension). Ces transformations nécessitent une mobilisation collective des filières (agroalimentaire, BTP-matériaux) et des métiers logistiques pour construire des pratiques partagées et durables, et ainsi préserver la compétitivité des entreprises bretonnes.

Action 7/ Rationaliser les flux de marchandises en optimisant les flux d'informations (intelligence artificielle, interopérabilité...)



L'optimisation des flux de marchandises est freinée par la diversité des processus et la confidentialité des données entre entreprises. La digitalisation et l'intelligence artificielle offrent des solutions prometteuses pour améliorer l'échange d'informations. L'objectif est de faciliter l'interopérabilité des outils informatiques tout en garantissant la confidentialité des données via un tiers de confiance. Un outil numérique pourra être développé pour accompagner cette démarche. Les réussites exemplaires seront valorisées pour montrer les bénéfices économiques et environnementaux.

Action 8/ Soutenir l'émergence de solutions bretonnes pour une logistique durable et efficiente



La logistique bretonne doit s'appuyer sur des solutions innovantes, adaptées et accessibles, développées localement au sein d'un écosystème structuré. L'objectif est de poursuivre le soutien des projets répondant aux besoins réels, en facilitant leur validation et utilisation par les acteurs locaux. La communication et la valorisation de ces solutions sont essentielles pour leur adoption. Ces démarches seront intégrées dans les documents cadres.

Adapter les emplois et les formations

Action 9 / Accompagner et/ou former les entreprises (PME dans l'industrie et la distribution surtout) sur les fondamentaux de la supply chain et accompagner l'évolution des métiers



Les entreprises bretonnes doivent renforcer leurs compétences en supply chain pour rester compétitives et répondre aux évolutions technologiques et environnementales. Un double enjeu se pose : former davantage de professionnels et suivre l'évolution rapide des métiers. L'action vise à sensibiliser les PME, faciliter l'accès à la formation, et proposer des outils d'accompagnement adaptés. Bretagne Supply Chain jouera un rôle clé en animant une communauté, en partageant les savoirs et en anticipant les besoins.

Action 10 / A un niveau local, mieux connaître les métiers logistiques et identifier les besoins en compétences et en emploi



Les métiers de la logistique, de la supply chain et du transport représentent une part importante de l'emploi en Bretagne, bien au-delà du seul secteur logistique. Pour soutenir la performance industrielle, il est essentiel de mieux connaître ces métiers et les besoins en compétences au niveau local. L'action vise à affiner les données existantes, intégrer les métiers hors branche Transport, renforcer l'observation régionale et mieux faire connaître les formations disponibles. Des démarches locales appuyées sur les réseaux existants permettront de structurer cette connaissance.

Action 11 / Améliorer l'attractivité des métiers logistiques dans une vision globale à l'échelle régionale



Les métiers logistiques, pourtant essentiels et variés, restent peu connus et souffrent d'un manque d'attractivité, notamment auprès de publics en orientation ou en reconversion. De nombreuses démarches existent déjà en Bretagne pour les promouvoir, mais elles gagneraient à être mieux coordonnées. L'action vise à soutenir les initiatives locales des entreprises, à mutualiser les efforts des fédérations et collectivités, et à valoriser plus largement ces métiers à travers des contenus, événements et partenariats.

Action 12 / Améliorer les conditions de travail, en développant notamment la culture santé-sécurité au travail dans les activités logistiques



Les métiers logistiques présentent un fort taux d'accidents du travail et de maladies professionnelles, ce qui nuit à la santé des salarié-e-s, à l'attractivité des métiers et à la compétitivité des entreprises. Des dispositifs existent, mais leur méconnaissance ou leur inadéquation limite leur impact. L'action vise à renforcer la culture santé-sécurité dans les activités logistiques, y compris aux interfaces client-fournisseur. Elle passe par une meilleure coordination des dispositifs, une promotion accrue des formations, et la diffusion de bonnes pratiques.

Garantir la résilience du secteur

Action 13 / Limiter et prévoir l'impact des aléas climatiques sur les activités logistiques

Face à l'augmentation des risques climatiques en Bretagne, les activités logistiques doivent être mieux intégrées dans la stratégie régionale d'adaptation au changement climatique (SRACC). L'objectif est de sensibiliser les entreprises et collectivités aux impacts des aléas (inondations, submersions, sécheresses) et de définir des actions adaptées à partir du diagnostic de vulnérabilité régional. Un groupe de travail dédié évaluera les infrastructures les plus exposées et cartographiera les zones logistiques les plus résilientes.





Décarbonation

→ CONTEXTE & INFORMATIONS

16%

des émissions de GES
générées par
les activités fret et
logistiques au niveau
national

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)



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 l'emploi des énergies alternatives
- Activer tous les leviers de sobriété énergétique (comportementale, technique...)

- **Report modal**

- Augmenter le report modal vers le ferroviaire (à l'appui de l'étude menée en 2023), le maritime, y compris vélique et la cyclologistique

- **Optimisation des flux**

- Optimiser les chargements des véhicules (ex: mutualisation)
- Optimiser et rationaliser les schémas logistiques
- Relocaliser et réindustrialiser la Bretagne



ANALYSE



Forces

- **Acteurs en présence**
 - TPE/ PME agiles, centres de décision en Bretagne
 - PME familiales, à même de porter une vision de long terme
- **Outils à disposition**
 - Programme régional Mixenn
 - Outils nationaux (Objectif CO₂, Fret21, RemoVe, programmes CEE...)
 - Une offre de formation excellente en maritime
- **Stratégie**
 - Plan biogazier, Feuilles de route Hydrogène renouvelable et Transport vélique, Stratégies portuaire, aéroportuaire et ferroviaire régionales
- **Infrastructures & Services**
 - Réseau de stations bioGNV assez dense
 - Lignes de transport combiné Rennes / Lille, Rennes / Lyon, Rennes / Nancy



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
 - Recherche sur le concept d'incoterm décarboné
- **Stratégie**
 - Planification écologique
 - Fort potentiel de production de biométhane
 - Coût 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 & Services**
 - Plateforme combiné rail route exploitable à Saint Martin des Champs
 - Complémentarité des ports normands et ligériens

Faiblesses



- **Acteurs en présence**
 - Parc de véhicules très dépendant de l'énergie fossile (98% des poids lourds et utilitaires 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 et à jour autour du mix énergétique
- **Traffics**
 - Hausse prévue de la demande de transport (croissance démographique, relocalisation, réindustrialisation) et poursuite de la fragmentation stimulée par l'offre e-commerce, y compris en BtoB
 - Absence d'une offre de transport alternative à la route pour les conteneurs qui traversent la Bretagne (Est- Ouest)
- **Infrastructures & Services**
 - Quelques territoires non couverts par des solutions d'énergies alternatives (bioGNV, hydrogène, électrique)
 - Part modale faible du ferroviaire et du maritime
 - Traction ferroviaire régionale gazole à 67%

Menaces



- **Acteurs en présence**
 - 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**
 - Coût 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



→ ACTIONS (1/2)

Accélérer la décarbonation des activités logistiques

Action 14 / Accélérer la décarbonation de toutes les activités logistiques (y compris dans les PME/TPE) en partageant davantage les connaissances



La décarbonation logistique implique des transformations techniques et organisationnelles profondes, difficiles à suivre pour les TPE/PME et collectivités par manque de ressources. Il est donc essentiel de diffuser une information claire et actualisée sur les aides, les solutions existantes, leur disponibilité en Bretagne et les politiques publiques. Le programme Mixenn joue déjà ce rôle en Bretagne et doit être renforcé comme guichet unique régional. Les documents cadres comme le SRADDET et les PCAET doivent également intégrer des volets logistiques plus lisibles. Des temps d'échange inter-filières sont aussi à organiser pour favoriser la montée en compétences.

Action 16 / Soutenir les filières émergentes (hydrogène, retrofit, vélique, biocarburants, aérien décarboné...)



L'ambition est de faciliter le développement des filières qui participent activement à la décarbonation du transport de marchandises en Bretagne. Pour cela, il faut poursuivre une veille technologique permanente, continuer d'accompagner et de soutenir les projets de façon ciblée, renforcer les compétences logistiques, valoriser les entreprises exemplaires et intégrer ces enjeux dans les plans territoriaux. Enfin, la coordination avec d'autres feuilles de route (hydrogène, vélique...) favorisera un soutien cohérent et efficace.

Action 15 / Encourager les offres décarbonées (offres commerciales, achats publics...)



La décarbonation de la logistique repose sur le développement d'offres durables et responsables proposées par les transporteurs et soutenues par les acheteurs publics et privés. Aujourd'hui, les freins sont nombreux : technologies peu matures, surcoûts, réseaux d'avitaillement insuffisants, manque de coordination territoriale et de compétences côté collectivités. Il est nécessaire de former les acheteurs aux solutions bas-carbone, d'accompagner les entreprises dans les dossiers d'aide, et d'intégrer des clauses décarbonées dans les marchés publics. Un dialogue structuré public/privé doit permettre de construire des offres pertinentes et d'identifier les besoins en infrastructures. Les collectivités doivent aussi anticiper les moyens humains, techniques et financiers nécessaires à cette transition.

Action 17 / Accélérer l'efficacité énergétique du transport routier



L'ambition est d'améliorer l'efficacité énergétique du transport routier de marchandises en Bretagne, principalement via le renouvellement des parcs de véhicules anciens et la généralisation de l'éco-conduite. Les actions consistent à faciliter ce renouvellement grâce à une meilleure information sur les innovations, des soutiens financiers et une réglementation adaptée. Par ailleurs, il s'agit de systématiser la formation à l'éco-conduite, sensibiliser les conducteurs, et encourager les bonnes pratiques par des dispositifs comme des challenges de conduite sécuritaire. Ces leviers sont essentiels pour réduire la consommation d'énergie tout en maintenant un service performant.

Optimisation des flux

Action 18 / Identifier et accompagner la mutualisation multi-acteurs



La mutualisation logistique, qui consiste à regrouper les flux et moyens entre acteurs économiques, offre des bénéfices économiques, écologiques et sociaux. L'ambition est de faciliter et accompagner ces projets grâce à un ou des tiers neutres experts, en améliorant la connaissance des flux locaux (y compris les îles bretonnes) et en développant des outils numériques dédiés. Les actions incluent la sensibilisation des chargeurs, la valorisation des bonnes pratiques, et l'évolution des réglementations pour favoriser les espaces communs. Des actions spécifiques sont proposées pour les filières agricoles, agroalimentaire et pêche, construction et déchets, visant à optimiser les flux, coordonner les acteurs et développer les compétences logistiques.

Action 19 / Favoriser la massification des flux



La massification des flux vise à regrouper les volumes de marchandises pour optimiser les transports, notamment en amont des livraisons finales. L'ambition est de faciliter le développement de solutions de massification sur tout le territoire, en augmentant les capacités de stockage proches des infrastructures majeures et en partageant des espaces communs attractifs. Les actions incluent la création et l'animation d'outils numériques, la réalisation de diagnostics logistiques, et l'accompagnement des projets avec un tiers neutre. Des mesures spécifiques sont prévues pour les filières agricoles et agroalimentaires et construction, visant à adapter les pratiques et infrastructures pour renforcer la massification.



ACTIONS (2/2)

Routier

Action 20 / Promouvoir, informer et former les chargeurs et les prestataires logistiques aux énergies alternatives



Pour faciliter l'adoption des énergies alternatives au diesel (électrique, gaz, biocarburants, hydrogène...), il est essentiel de fournir aux acteurs du transport des informations neutres, objectives et actualisées sur les solutions disponibles, leurs usages, leurs impacts et les retours d'expérience. Le programme régional Mixenn joue déjà ce rôle d'information et de mise en relation. L'ambition est donc de pérenniser et renforcer ce dispositif et en parallèle, de développer une offre de formation adaptée aux besoins des professionnels. Cela permettra d'éclairer les décisions, lever les freins et accompagner efficacement la transition énergétique du secteur.

Action 21 / Déployer des solutions d'avitaillement en énergies décarbonées adaptées aux territoires et aux besoins des acteurs



Pour accompagner la transition énergétique du transport de marchandises, il est essentiel de déployer un réseau d'avitaillement en énergies alternatives (électricité, bioGNV, biocarburants...), cohérent avec les usages, les flux et les besoins des territoires. Cela implique une planification territoriale précise, le soutien aux investissements, la mutualisation des infrastructures et la prise en compte des besoins spécifiques (zones rurales, secteur du bâtiment...). L'ambition est d'offrir un maillage adapté, évolutif et partagé, garantissant l'accessibilité, la viabilité économique et l'efficacité environnementale des solutions.

Ferroviaire

Action 22 / Promouvoir les atouts du rail et des solutions bretonnes en général; faire monter en compétences les chargeurs et les prestataires logistiques sur le fret ferroviaire en particulier



Pour favoriser le report modal vers le ferroviaire, il est indispensable de lever les freins culturels et pratiques en diffusant une information claire, neutre et actualisée sur les offres, les avantages, les risques et les aides disponibles. L'ambition est donc de pérenniser et de renforcer l'existant (le programme Mixenn, la pédagogie de Be Modal...) pour informer, former et accompagner les chargeurs. Des formations adaptées (initiales et continues) devront être développées, et les rôles des opérateurs clarifiés pour sécuriser les acteurs économiques dans leur transition vers le fret ferroviaire.

Action 23 / Créer une offre ferroviaire bretonne connectée, tant en infrastructure qu'en service de transport



La Bretagne vise à multiplier par six la part modale du fret ferroviaire d'ici 2050. Pour cela, l'État, la Région et SNCF Réseau ont acté une trajectoire ambitieuse, avec des investissements dans les infrastructures existantes (lignes, CTC de Rennes, ITE, ports) et le développement de nouvelles offres logistiques ferroviaires. Une gouvernance régionale dédiée est à l'étude pour faciliter les coopérations. À plus long terme, l'objectif est d'élargir les usages ferroviaires à de nouvelles filières et flux intrarégionaux.

Maritime

Action 24 / Promouvoir les atouts du maritime, dont le vélisque, et des solutions bretonnes; faire monter en compétences les chargeurs et les prestataires logistiques sur le fret maritime



Pour encourager le report modal vers le transport maritime, la Bretagne souhaite poursuivre la promotion des solutions existantes et lever les freins liés aux idées reçues. Le programme Mixenn joue un rôle central dans la diffusion d'informations fiables, en lien avec les ports bretons et les acteurs logistiques déjà parties prenantes. L'ambition est de pérenniser et élargir ces dispositifs, tout en développant des formations adaptées aux chargeurs pour faciliter leur transition vers ce mode plus sobre en carbone.

Action 25 / Faire des ports des places fortes de la décarbonation et décliner la stratégie portuaire régionale



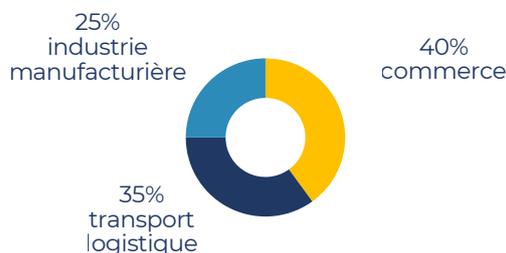
La stratégie portuaire régionale adoptée par la Bretagne en 2023 vise à faire des ports des leviers clés de la décarbonation et du développement économique local. Cela passe par l'accueil d'activités liées aux énergies renouvelables, aux carburants alternatifs et à la propulsion bas carbone (vélique notamment), ainsi que par le développement du cabotage, propice en Bretagne avec sa géographie portuaire. Les ports doivent aussi devenir des nœuds logistiques performants, en réactivant les voies ferrées portuaires et en développant des lignes maritimes bas carbone pour favoriser le report modal.



Territorialisation de la logistique

→ CONTEXTE & INFORMATIONS

1,2 million de m² de surfaces logistiques en Bretagne



+ de 50%

des surfaces logistiques bretonnes sont en Ille-et-Vilaine

Polarisation des surfaces d'entrepôts sur la moitié Est de la région. Des surfaces logistiques en centre Bretagne s'expliquent 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 et rurales

(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 dans 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.
- **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



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: Zone à faibles émissions)
 - Méconnaissance par les collectivités des activités logistiques et des facteurs clés de succès de certaines activités (cyclologistique)
 - 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



Opportunités

- **Stratégie**
 - Zéro Artificialisation Nette : 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



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
 - Instabilité du cadre législatif et réglementaire au niveau national qui brouille les messages (ex : ZFE)



→ ACTIONS

Logistique urbaine et rurale

Action 26 / Poursuivre les efforts engagés en logistique urbaine (organisation des flux, cyclo-logistique...)



La Bretagne se distingue par des démarches de logistique urbaine durable engagées dans tous ses départements, grâce au dialogue entre parties prenantes (collectivités et acteurs économiques notamment). L'enjeu est maintenant de pérenniser cette dynamique et de renforcer la cohérence régionale. Il s'agit aussi d'accompagner les collectivités dans leur montée en compétences et de soutenir le développement de la cyclo-logistique, en lien avec le Plan vélo régional et les dispositifs nationaux. Un lieu d'échange régional permettra de partager pratiques et outils pour une logistique urbaine performante et responsable (organisation des flux, cyclo-logistique, amélioration des conditions de travail...).

Action 27 / Engager et soutenir les actions à l'échelle rurale et porter attention aux grands équilibres territoriaux urbain/rural



Les territoires ruraux, marqués par la dispersion de l'habitat et des activités, nécessitent des solutions logistiques spécifiques (desserte à la demande, mutualisation, etc.). Il est essentiel d'y expérimenter des services innovants tout en assurant un aménagement équilibré entre zones rurales et urbaines. La coopération entre territoires et la prise en compte des besoins locaux doivent guider ces actions.

Favoriser le dialogue public/privé localement

Action 28 / Structurer et animer des chartes logistiques locales

La Bretagne affiche une belle dynamique en matière de gouvernance publique / privée de la logistique, avec plusieurs chartes locales déjà engagées en zones urbaines. Il est essentiel d'étendre ces démarches à tous les territoires, y compris ruraux, pour construire des logistiques durables, performantes et adaptées aux spécificités de chaque territoire breton. L'objectif est de créer des espaces d'échange autour des enjeux logistiques locaux. Ces chartes permettront de partager diagnostics, besoins en emploi, retours d'expérience et leviers d'action pour optimiser et décarboner la mobilité des biens. Elles favoriseront aussi la mutualisation et la coopération entre acteurs économiques et collectivités. La réussite de cette action passe par une méthodologie claire, par la montée en compétences des acteurs locaux (EPCI...) et par une coordination régionale pour assurer cohérence et suivi. Un réseau d'animation régional sera notamment créé pour accompagner et valoriser ces initiatives.



Organiser la logistique sur le territoire

Action 29 / Définir le maillage territorial d'entrepôts pertinent intégrant la sobriété foncière



Les entrepôts logistiques jouent un rôle clé dans la performance globale des flux sur le territoire. Dans un contexte de forte pression foncière liée à la loi ZAN, il devient crucial d'identifier, préserver et planifier les bons espaces logistiques. La Bretagne doit se doter d'un schéma territorial des entrepôts, fondé sur une cartographie fine des surfaces et une définition claire des besoins futurs. Cette démarche implique un dialogue étroit entre Etat, collectivités, acteurs économiques et Région pour construire une vision partagée et éviter les concurrences territoriales. Des critères communs devront guider l'implantation des projets. L'objectif : des implantations logistiques durables, accessibles, adaptées aux usages, et intégrées dans les politiques d'aménagement.

Action 30 / Favoriser l'innovation et élaborer des modèles logistiques durables sur les territoires : circuits courts, emballages, déchets...



Les évolutions sociétales et réglementaires (e-commerce, circuits courts, transition écologique, économie circulaire...) exigent une logistique plus innovante et encore plus adaptable. En Bretagne, plusieurs acteurs peuvent soutenir l'émergence de solutions locales durables (réseaux professionnels, EPCI, ADEME...). Les chartes logistiques locales sont un levier majeur pour partager les innovations, identifier les besoins et connecter les acteurs. La désignation de référents logistiques dans les territoires renforcerait cette dynamique. Il est crucial de soutenir la veille, les expérimentations et l'accompagnement des projets innovants (logistique des îles, etc).



Feuille de route de la mobilité des biens & des marchandises en Bretagne