



# 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

<b>Contexte et vision régionale</b>	3
<b>Une feuille de route co-construite</b>	9
<b>Comprendre le contexte fret et logistique breton</b>	
La Bretagne et les breton.ne.s	10
Les flux de marchandises	11
Les infrastructures	13
Les enjeux en Bretagne	14
<b>Gouvernance &amp; connaissances</b>	
Contexte & informations	15
Analyse	16
Actions	17
<b>Compétitivité</b>	
Contexte & informations	18
Analyse	19
Actions	20
<b>Décarbonation</b>	
Contexte & informations	21
Analyse	22
Actions	23
<b>Territorialisation de la logistique</b>	
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<sup>ème</sup> poste régional d'émissions de GES** (10% du total<sup>1</sup>), 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 VUL<sup>2</sup> 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 SRADDET<sup>3</sup> 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 LOM<sup>4</sup> (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<sup>er</sup> 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-T<sup>5</sup> (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'ORTB<sup>6</sup>, 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 CESER<sup>7</sup>, 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.

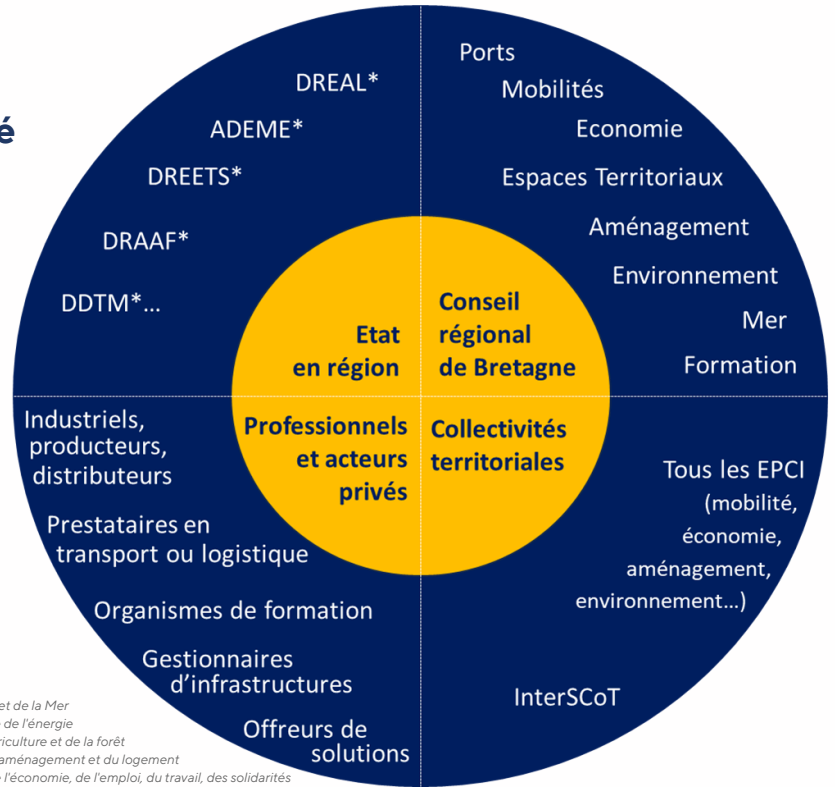
A ces investissements massifs prévus viendront s'ajouter les actions de toutes les parties prenantes volontaires, publiques et privées, qui visent à tenir les objectifs de compétitivité, de décarbonation et de territorialisation de la logistique d'ici 2050.



# 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<sup>ère</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ère</sup> région agricole française de production et transformation de viande
- 1<sup>ère</sup> région de pêche (en volume et en valeur)
- L'agroalimentaire est le 1<sup>er</sup> 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)

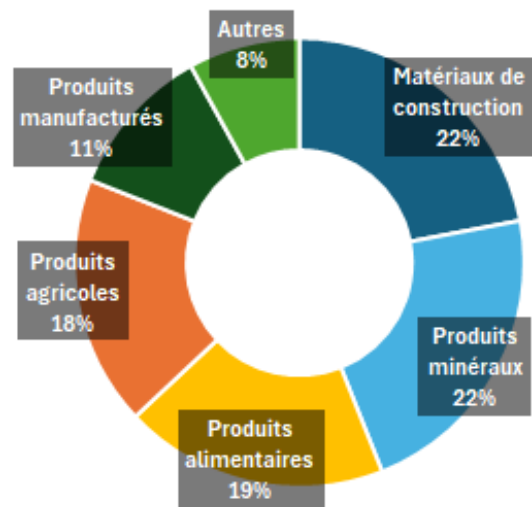
Moyenne nationale : 33%

**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\*

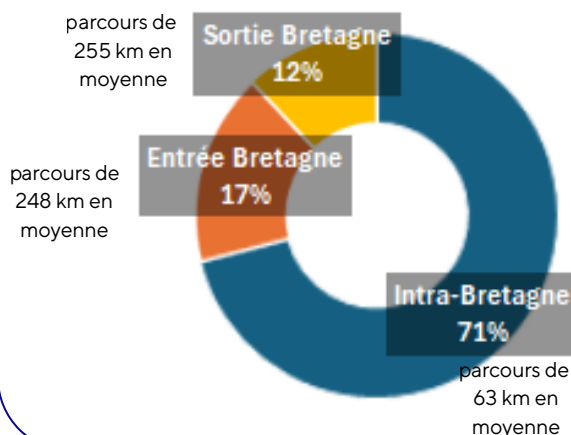
### NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES (EN TONNES)



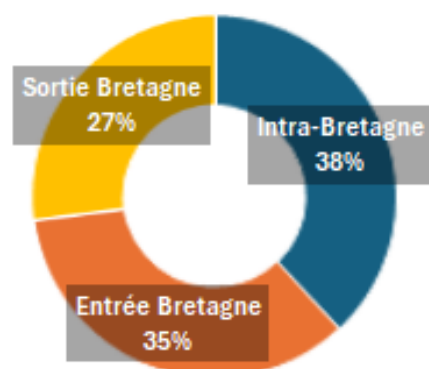
**Davantage d'échanges et de flux à l'Est de la Bretagne qu'à l'Ouest**

### RÉPARTITION DES VOLUMES

EN TONNES :



EN TONNES - KILOMETRES :



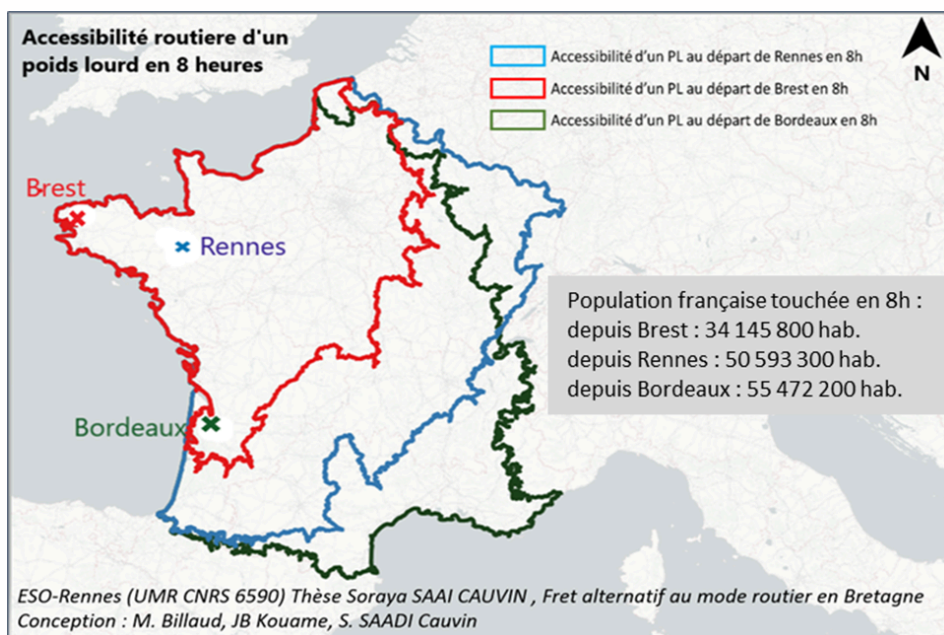
\* SRADET (-47% en 2050 par rapport à 2012)

# 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 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, 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<sup>er</sup> 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 m<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup> d'entrepôts en Finistère et Morbihan, concentrés principalement autour de Brest et Quimper pour le premier, et de Vannes pour le second. 300 000 m<sup>2</sup> 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

COMITE TECHNIQUE

COMITE DE PILOTAGE

Etat / Région

Tous les pilotes des actions

Assemblée générale de toutes les parties prenantes volontaires

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

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

### Connaissances



Parution du 1<sup>er</sup> 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<sup>ère</sup> CRL, 80 à la 2<sup>ème</sup> 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<sup>ère</sup> 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

**R**ecrutements 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**
  - Règlementations (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 CO<sub>2</sub>, 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



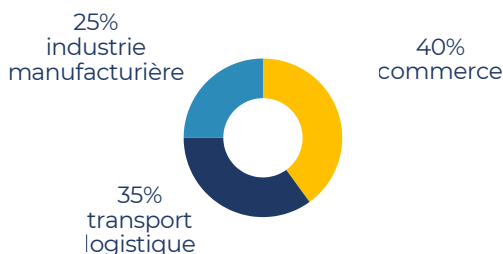
La stratégie portuaire régionale adoptée par la Bretagne en 2023 vise à faire des ports des leviers clés de la décarbonation et du développement économique local. Cela passe par l'accueil d'activités liées aux énergies renouvelables, aux carburants alternatifs et à la propulsion bas carbone (vélique 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 m<sup>2</sup> 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 000m<sup>2</sup>
- seulement 7% >30000m<sup>2</sup>

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 cyclologique
  - 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 cyclologique



## 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 (cyclologique)
  - 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

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

NOTE : Les fiches actions détaillées ont pour objectif de mettre en cohérence ce qui est fait par toutes les parties prenantes et d'autre part de combler les manques. Vous retrouverez donc dans les fiches actions décrites ci-dessous des actions déjà engagées par certaines parties prenantes ainsi que des actions que les parties prenantes se proposent de mettre en œuvre.

# ANNEXE 1

## Fiches actions détaillées - octobre 2025

<b>CONNAISSANCES</b>	<b>3</b>
<b>Connaissances Diffuser les connaissances</b>	<b>3</b>
Action 1 / Organiser, prioriser et partager les informations à portée stratégique sur la logistique	3
Action 2 / Favoriser l'accès à une information partagée sur la logistique, pour les entreprises bretonnes, spécifiquement les PME/TPE via notamment Bretagne Supply Chain	4
Action 3 / Faire comprendre l'importance de la logistique au plus grand nombre et faire mieux connaître les métiers de la logistique	5
<b>Connaissances Produire des connaissances</b>	<b>6</b>
Action 4 / Faire vivre et enrichir le tableau de bord de la logistique via notamment l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne (ORTB)	6
Action 5 / Créer et mettre à jour une cartographie des flux des biens et des marchandises	7
<b>COMPÉTITIVITÉ</b>	<b>9</b>
<b>Compétitivité Organiser les flux</b>	<b>9</b>
Action 6 / Faire évoluer les modèles logistiques qui pénalisent la péninsule bretonne	9
Action 7 / Rationaliser les flux de marchandises en optimisant les flux d'informations (intelligence artificielle, interopérabilité...)	10
Action 8 / Soutenir l'émergence de solutions bretonnes pour une logistique durable et efficiente	11
<b>Compétitivité Adapter les emplois et les formations</b>	<b>12</b>
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	12
Action 10 / A un niveau local, mieux connaître les métiers logistiques et identifier les besoins en compétences et en emploi	14
Action 11 / Améliorer l'attractivité des métiers logistiques dans une vision globale à l'échelle régionale	15
Action 12 / Améliorer les conditions de travail, en développant notamment la culture santé-sécurité au travail dans les activités logistiques	17
<b>Compétitivité Garantir la résilience du secteur</b>	<b>18</b>
Action 13 / Limiter et prévoir l'impact des aléas climatiques sur les activités logistiques	18

<b>DECARBONATION</b>	<b>21</b>
<b>Décarbonation Accélérer la décarbonation des activités logistiques</b>	<b>21</b>
Action 14 / Accélérer la décarbonation de toutes les activités logistiques (y compris dans les PME/TPE) en partageant davantage les connaissances	21
Action 15 / Encourager les offres décarbonées (offres commerciales, achats publics...)	22
Action 16 / Soutenir les filières émergentes (électrique, hydrogène renouvelable, retrofit, vélique, aérien décarboné...)	25
Action 17 / Accélérer l'efficacité énergétique du transport routier	26
<b>Décarbonation Optimisation des flux</b>	<b>27</b>
Action 18 / Identifier et accompagner la mutualisation multi-acteurs	27
Action 19 / Favoriser la massification des flux	29
<b>Décarbonation Routier</b>	<b>30</b>
Action 20 / Promouvoir, informer et former les chargeurs et les prestataires logistiques aux énergies alternatives	30
Action 21 / Déployer des solutions d'avitaillement en énergies décarbonées adaptées aux territoires et aux besoins des acteurs	31
<b>Décarbonation Ferroviaire</b>	<b>33</b>
Action 22 / Promouvoir les atouts du rail et des solutions bretonnes en général et faire monter en compétences les chargeurs et les prestataires logistiques au fret ferroviaire en particulier	33
Action 23 / Créer une offre ferroviaire bretonne connectée, tant en infrastructure qu'en service de transport	34
<b>Décarbonation Maritime</b>	<b>35</b>
Action 24 / Promouvoir les atouts du maritime, dont le vélique, et des solutions bretonnes; faire monter en compétences les chargeurs et les prestataires logistiques au fret maritime	36
Action 25 / Faire des ports des places fortes de la décarbonation et décliner la stratégie portuaire régionale	37
<b>TERRITORIALISATION</b>	<b>39</b>
<b>Territorialisation Logistique urbaine et rurale</b>	<b>39</b>
Action 26 / Poursuivre les efforts engagés en logistique urbaine (organisation des flux, cyclo-logistique...)	39
Action 27 / Engager et soutenir les actions à l'échelle rurale et porter attention aux grands équilibres territoriaux urbain/rural	40
<b>Territorialisation Favoriser le dialogue public/privé localement</b>	<b>41</b>
Action 28 / Structurer et animer des chartes logistiques locales	41
<b>Territorialisation Organiser la logistique sur le territoire</b>	<b>43</b>
Action 29 / Définir le maillage territorial d'entrepôts pertinent intégrant la sobriété foncière	43
Action 30 / Favoriser l'innovation et élaborer des modèles logistiques durables sur les territoires : circuits courts, emballages, déchets ...	45

## CONNAISSANCES

### Connaissances Diffuser les connaissances

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

Constat partagé / État des lieux	<p>La logistique est un enjeu majeur de la souveraineté industrielle et territoriale de la Bretagne. Elle implique de nombreuses parties prenantes aux profils variés. La logistique est un sujet toujours transversal. Il est donc indispensable que l'information stratégique soit diffusée à toutes les parties prenantes concernées.</p> <p>L'organisation, la priorisation et le partage des informations à portée stratégique sur la logistique doit permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'une part, d'éclairer la prise de décision des acteurs du territoire (collectivités territoriales, entreprises, etc.)</li> <li>• d'autre part, de rationaliser les efforts de chaque partie prenante, dans un contexte où le travail à mener sur la logistique est important et les ressources sont limitées</li> </ul>
Ambition	Définir et mettre en oeuvre une méthodologie pour sélectionner et diffuser les informations à portée stratégique
Modalités d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formaliser précisément ce qu'est une "information à portée stratégique"</li> <li>• Identifier les parties prenantes (qui doit produire / recevoir lesdites informations)</li> <li>• Tester une méthode</li> <li>• Améliorer et pérenniser le processus</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Décarbonation / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	Taux de satisfaction des parties prenantes identifiées et ayant reçu les informations (au moins 75% au 1er janvier 2027)
Pilotes de tout ou partie de l'action	REGION BRETAGNE, DREAL, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, ORTB
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : AFT Bretagne, BHR, BRESTPORT, Bretagne NEXT , DACHSER, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, GROUPE GARNIER, LA POSTE, LE GUEVEL, POMONA EPISAVEURS, SICA ST POL, SNCF Réseau</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEN MONTAUBAN, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Etat</i> : ADEME, DREAL</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction de l'aménagement</p>

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

<p>Constat partagé / État des lieux</p>	<p>Les parties prenantes manquent d'informations, notamment les professionnel.le.s dans les PME et TPE. Ces métiers et activités logistiques sont pourtant stratégiques et plusieurs types d'informations peuvent éclairer leurs décisions : réglementation, technologies, aides et accompagnements possibles, services opérationnels et infrastructures disponibles...</p> <p>Il est donc indispensable d'augmenter et d'améliorer la diffusion des connaissances relatives aux activités et métiers logistiques dans les canaux actuellement utilisés par les professionnels, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● auprès des acteurs régionaux ou locaux (fédérations et syndicats professionnels, Bretagne Supply Chain, Mixenn, ORTB, Ademe, CARSAT Bretagne, Chambres consulaires, Clubs d'entreprises régionaux et locaux...)</li> <li>● Salons et événements professionnels, presse professionnelle et économique, réseaux sociaux et Internet</li> </ul> <p>L'information doit y être visible, synthétique et lisible.</p>
<p>Ambition</p>	<p>Augmenter et améliorer la diffusion des informations relatives à la mobilité des biens et des marchandises, surtout vers les PME et TPE.</p>
<p>Modalités d'actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Identifier les données et informations logistiques utiles aux acteurs économiques (à faire par les têtes de réseaux et fédérations professionnelles).</li> <li>● Partager des informations dans les réseaux professionnels (articles dans les newsletters, événements dédiés, etc.)</li> <li>● S'appuyer sur Bretagne Supply Chain qui centralise au fil de l'eau les solutions et informations disponibles sur le territoire (aides, appels à projets, accompagnements et formations, réglementation, technique...).</li> <li>● Pérenniser Bretagne Supply Chain qui regroupe une part représentative des acteurs des différentes filières et qui peut répondre aux questions de PME / TPE, au-delà de son réseau d'adhérents</li> <li>● Instaurer des temps d'échanges réguliers au sein des filières et entre les filières</li> </ul>
<p>Autres enjeux traités par cette action</p>	<p>Compétitivité / Décarbonation / Territorialisation</p>
<p>Objectifs mesurables / indicateurs</p>	<p>Les fédérations professionnelles et regroupements d'entreprises ainsi que les collectivités diffusent régulièrement auprès de leurs adhérents et ressortissants des informations relatives à la logistique, éventuellement en mobilisant Bretagne Supply Chain [nombre d'événements, nombre d'articles, zone géographique couverte...]</p>
<p>Pilotes de tout ou partie de l'action</p>	<p>Fédérations professionnelles et regroupements d'entreprises (Chambres consulaires, clubs...), EPCI de Bretagne, BRETAGNE SUPPLY CHAIN</p>
<p>Contributeurs déjà identifiés (à compléter)</p>	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : AFT Bretagne, BRESTPORT, Bretagne NEXT , C2EF, CARRIERE S.C.B., CARSAT Bretagne, DACHSER, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, ESLI (GIP CEI), LAHAYE, OPCO Mobilités, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, SOLINA, GROUPE LE GOFF, UNPG</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS BIGOUDEN SUD, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEN MONTAUBAN, AGGLOMERATION, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE</p>

	<p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports, Direction du Développement économique, Directions d'Espace Territorial</p> <p><i>Etat</i> : ADEME, DREETS BRETAGNE, DREAL</p>
--	--

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

Constat partagé / État des lieux	<p>La logistique est indispensable à toute activité économique, voire humaine (hôpitaux, écoles...). Mais les activités logistiques sont aujourd'hui très mal connues, parfois même mal considérées de la part :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• du grand public</li> <li>• des jeunes en cours d'orientation</li> <li>• voire de certains décideurs</li> </ul> <p>Cela nuit à l'acceptabilité de ces activités au quotidien et sur les territoires et, in fine, à l'attractivité des métiers et à la performance durable de ces activités.</p> <p>Mieux faire connaître les activités logistiques et leur utilité économique et sociale permet de mettre en valeur leur rôle, et ainsi de contribuer à accroître leur acceptabilité et leur intérêt. Cela pourrait également permettre d'influencer certains choix de consommation dont l'impact logistique est significatif.</p>
Ambition	<p>Développer la connaissance des métiers logistiques et leur importance, favoriser la prise de conscience des consommateurs et des habitants quant aux impacts logistiques de leurs modes de consommation, éclairer les décideurs territoriaux sur les impacts logistiques de leurs éventuelles décisions.</p>
Modalités d'actions	<p>Produire des contenus partagés permettant de vulgariser les activités logistiques et les conséquences de certaines décisions d'achat ou de certaines décisions politiques:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Expliquer de façon pédagogique les activités logistiques permettant d'appréhender le sujet dans son envergure et sa complexité (expliciter la supply chain, au delà du transport et du stockage)</li> <li>• Sensibiliser les consommateurs sur les conséquences logistiques de leurs modes de consommation : livraison 24h, retours colis, réemploi et consignes...</li> <li>• Intégrer l'ensemble des leviers de la transition logistique dans le contenu à partager auprès des consommateurs (i.e. : intégration de critères pertinents pour relocaliser, rapprocher les lieux de distribution et de consommation, optimiser les flux, faire du report modal, mieux gérer les emballages...)</li> <li>• Objectiver et formaliser les impacts positifs et négatifs des activités logistiques sur un territoire</li> <li>• Identifier et mettre en avant les points forts des métiers qui sont porteurs sur le territoire : le numérique, le vélique...</li> </ul> <p>Diffuser ces contenus partagés à chaque occasion :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En s'appuyant sur toutes les démarches de valorisation des métiers transport, logistique et supply chain pour diffuser ces contenus partagés : salons et rencontres dédiés au recrutement ou à l'orientation, visites de sites...</li> <li>• En favorisant les portes ouvertes des entreprises ayant des activités logistiques (accessibles aux habitants, aux élu.e.s du territoire...)</li> <li>• En s'appuyant sur les démarches de promotion des écoles et organismes formant à la supply chain, à la logistique et au transport</li> <li>• En relayant la communication sur les métiers logistiques sur les réseaux sociaux (entretiens, vidéos, portraits...) adaptés à la cible</li> <li>• En sensibilisant les acteurs publics aux enjeux logistiques et aux solutions existantes</li> <li>• En imaginant une campagne de communication ciblée sur le grand public qui fait le lien entre consommation, logistique et emploi.</li> </ul>

Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Décarbonation / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	Des contenus partagés existent. Les contenus sont utiles et utilisés par des parties prenantes variées (professionnels du métier, institutionnels...)
Pilotes de tout ou partie de l'action	ORTB, DREAL, DREETS, RÉGION BRETAGNE (Direction des Ports, Direction Développement des Formations et Compétences et Service Animation Prospective Emploi Compétences), BRETAGNE SUPPLY CHAIN, ORTB, AFT Bretagne
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : ABEA, AFT Bretagne, C2EF, DACHSER, DELANCHY, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, ESLI (GIP CEI), GROUPE GARNIER, LE GUEVEL, O2M, OPCO Mobilités, POMONA EPISAVEURS, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, SNCF Réseau, STEF TRANSPORTS, UNICEM, UNION TLF, UNIVERSITE de RENNES, UNPG</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEN MONTAUBAN, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, RENNES METROPOLE, RESEAU DES PAT BRETAGNE</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction emploi, formation, orientation, Direction de la mer</p> <p><i>Etat</i> : DRAAF, ADEME, DREETS Bretagne, France Travail</p>

## Connaissances 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)

Constat partagé / État des lieux	<p>La première Conférence régionale de la logistique a mis en évidence le besoin des acteurs privés et publics de renforcer la connaissance et la mesure de l'évolution du système logistique en Bretagne pour mieux comprendre les différents enjeux, éclairer les décisions, en évaluer les impacts, et co-construire une vision partagée de la filière.</p> <p>Le tableau de bord régional est une déclinaison du tableau de bord national souhaité par le comité interministériel de la logistique (CILog) et réalisé conjointement par les ministères chargés de l'Économie et des Transports, dont la première édition a été publiée fin 2022.</p> <p>La première édition du tableau de bord régional, qui a été présentée lors d'un séminaire le 19 avril 2024, comprend plus de 200 indicateurs, construits autour de six grandes thématiques : connaissance et gouvernance; décarbonation, sobriété et adaptation; compétitivité et positionnement de la Bretagne; foncier logistique; logistique urbaine et innovation.</p>
Ambition	Mettre à jour le tableau de bord régulièrement
Modalités d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organiser et coordonner l'observation territoriale de la logistique (implantations, ZAN, dessertes, typologie...)</li> <li>Interroger les utilisateurs (actuels ou potentiels) du tableau de bord pour affiner la pertinence des indicateurs, le format du livrable, etc.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir les fréquences de mise à jour selon les indicateurs (au regard de leur niveau stratégique, de la disponibilité des données d'entrée, etc.) en lien avec les préconisations de l'auteur du tableau de bord</li> <li>• Allouer les moyens aux mises à jour et les pérenniser</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Décarbonation / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	Une 2ème édition du tableau de bord a été publiée au 1er janvier 2027 (oui/non)
Pilotes de tout ou partie de l'action	ORTB, DREAL
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : AFT Bretagne, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, C2EF, FEEDSIM, GROUPE LE GOFF, LA POSTE, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, UNIVERSITE de RENNES</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEN MONTAUBAN, COMMUNAUTE DE COMMUNES VAL D'ILLE AUBIGNE, MONTFORT COMMUNAUTE, MORLAIX COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports</p> <p><i>Etat</i> : ADEME</p>

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

Constat partagé / État des lieux	<p>Connaître les flux de biens et de marchandises est une condition indispensable pour, d'une part, accélérer l'optimisation, la massification et la mutualisation des flux, et, d'autre part, pour aménager le territoire avec les bonnes infrastructures aux bons endroits.</p> <p>L'élaboration de cette cartographie fait consensus mais de fortes conditions doivent être respectées pour les professionnels interrogés lors de la construction de la présente feuille de Route :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans sa conception, la cartographie des flux devra prendre en compte les spécificités des filières et leur complexité. Le nombre d'acteurs, de flux et l'hétérogénéité des données facilement accessibles, devront ainsi être pris en compte dans le calibrage des outils et du processus de remontées des informations (ex: pour l'activité bâtiment, des flux extrêmement diffus en aval de la chaîne logistique, au niveau des artisans</li> <li>• La collecte et le partage de données devront préserver les enjeux commerciaux, concurrentiels et stratégiques relatifs à ces données (volumes, origine / destination...)</li> <li>• Il sera nécessaire d'engager l'ensemble des acteurs des filières</li> <li>• Pour garantir leur implication dans le temps dans une telle cartographie, les filières devront identifier l'intérêt pour les acteurs économiques de contribuer et de bénéficier de cette cartographie.</li> </ul>
Ambition	Développer la connaissance des flux de biens et de marchandises en élaborant une cartographie des flux en Bretagne et l'actualiser régulièrement. Cette cartographie devra permettre d'éclairer la prise de décisions sur le territoire et dans les entreprises : aménagement du territoire, massification des flux...

<p>Modalités d'actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Élaborer un argumentaire à destination des filières et des acteurs économiques pour donner du sens à la cartographie (objectifs de la cartographie, conditions de confidentialité, intérêt pour les acteurs économiques : optimisation de l'implantation industrielle et logistique dans un contexte de ZAN, construction de services de transport combiné adaptés...)</li> <li>● Identifier un partenaire (tiers neutre) en charge de la réalisation de la cartographie des flux et les financements associés</li> <li>● Identifier les entités locales et régionales collectant le même type de données pour coordonner les sollicitations</li> <li>● Mener un travail préalable avec les filières pour définir :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ La granulométrie des données collectées pour s'adapter à la complexité des filières et aux difficultés pressenties en fonction des outils informatiques à disposition des acteurs et du nombre de parties prenantes impliquées</li> <li>○ La périodicité de la collecte d'information permettant de suivre des indicateurs pertinents sans être trop chronophage pour les acteurs économiques</li> <li>○ Les rôles et responsabilités de chacun</li> <li>○ Les indicateurs attendus, en lien avec les objectifs de la feuille de route bretonne des biens et des marchandises</li> <li>○ Le périmètre, intégrant les flux entrants et sortants de Bretagne</li> </ul> </li> <li>● Elaborer les conditions de confidentialité et d'accès aux données par les différents acteurs pour préserver les informations stratégiques et concurrentielles</li> <li>● Valider l'engagement des acteurs économiques et filières quant aux conditions de confidentialité et d'accès aux données</li> <li>● Collecter les données</li> <li>● Traiter les données et élaborer la cartographie (GéoBretagne...)</li> <li>● Diffuser la cartographie vers les filières, les acteurs économiques et les partenaires</li> <li>● Prévoir la mise à jour des données</li> </ul>
<p>Autres enjeux traités par cette action</p>	<p>Compétitivité / Décarbonation / Territorialisation</p>
<p>Objectifs mesurables / indicateurs</p>	<p>Existence d'une cartographie au 1er janvier 2027 (oui/non)          Nombre d'entreprises/transporteurs ayant transmis leurs données, pour assurer la représentativité</p>
<p>Pilotes de tout ou partie de l'action</p>	<p>DREAL Bretagne, ORTB</p>
<p>Contributeurs déjà identifiés (à compléter)</p>	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : ABEA, AFILOG, AFT Bretagne, BOUYGUES BATIMENT GRAND OUEST, BRESTPORT, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, GROUPE LE GOFF, LAHAYE, LE GUEVEL, NUTRINOE, PIGEON CARRIERES, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, UNICEM, UNPG</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES DU KREIZ BREIZH, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEN MONTAUBAN, COMMUNAUTE DE COMMUNES VAL D'ILLE AUBIGNE, MONTFORT COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RESEAU DES PAT BRETAGNE, RENNES METROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports, Directions d'Espace Territorial, Direction de l'aménagement</p> <p><i>Etat</i>: ADEME</p>

## COMPÉTITIVITÉ

### Compétitivité Organiser les flux

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

<p>Constat partagé / État des lieux</p>	<p>Péninsulaire, la Bretagne profite d'une croissance démographique soutenue et d'une forte volonté de relocaliser et de réindustrialiser. Mais l'économie bretonne est pénalisée par certains modèles logistiques qui accroissent involontairement sa demande de transport, freinant ainsi la réduction possible des coûts de transport et l'accès aux gains environnementaux associés.</p> <p>Plusieurs modèles logistiques méritent ainsi d'être interrogés, collectivement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Détendre les flux et limiter les "flux tendus" au strict nécessaire. Éloignés par la route des principaux pôles de consommation français et européens, les industriels et distributeurs bretons sont pénalisés par les flux tendus : production, expédition et transport sous contrainte de délais très courts (dégradation des conditions de travail); hausse des coûts de transport liée à l'intensification des fréquences de livraison (on livre plus souvent et moins à chaque fois); dégradation des performances environnementales (non optimisation des moyens logistiques)</li> <li>● Développer la "supply chain circulaire" impliquant réutilisation, réparation, lavage, réassemblage avec des pièces issues de l'occasion ou recyclage, économie de la fonctionnalité... Ce modèle logistique est une formidable opportunité pour la relocalisation et soutient l'effort de souveraineté de l'économie française.</li> </ul> <p>Ce travail pour repenser les modèles est à mener à deux échelons en parallèle : au sein des filières d'une part pour tenir compte des spécificités des produits, et d'autre part, à l'échelle des métiers et activités logistiques en général.</p>
<p>Ambition</p>	<p>Créer des repères communs et une vision partagée sur les flux tendus et l'économie circulaire afin d'éclairer toutes les parties prenantes et de contribuer ainsi à l'évolution des modèles logistiques.</p>
<p>Modalités d'actions</p>	<p>A l'échelle des métiers et des activités logistiques en général :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Échanger davantage entre acteurs de la chaîne logistique pour mieux se comprendre</li> <li>● Développer les compétences en supply chain afin que tous les interlocuteurs sachent gérer l'anticipation et donner de la visibilité grâce à une planification fine (production, délais de livraison, quantité consommée, augmentation des stocks et de la trésorerie associée...)</li> <li>● Garder la main sur les processus, être capable de faire évoluer un indicateur clé ou de modifier le paramétrage d'un outil.</li> <li>● Participer au changement culturel à chaque fois que c'est possible en :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Explicitant l'impact environnemental et social des modèles de flux détendus / d'économie circulaire</li> <li>○ Prenant le temps d'expliquer et de démontrer l'intérêt (taux de service) de détendre ses flux (=anticiper ses commandes et/ou à stocker davantage) ou de favoriser la circularité et la relocalisation</li> <li>○ Valorisant le temps long, la tempérance, remettre en cause l'immédiateté comme un argument concurrentiel</li> <li>○ Valorisant la réutilisation et l'économie locale</li> </ul> </li> <li>● Mieux écouter les besoins réels de chaque client, prendre conscience du sur-service et adapter le cahier des charges logistique... pour tendre davantage vers du "sur-mesure" logistique.</li> <li>● Revaloriser le transport (réglementation taxe carbone ?), pour que l'écart avec les coûts de stockage se réduise.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S'appuyer sur les outils, méthodologies et programmes régionaux et nationaux, notamment ACT Supply, pour accompagner les prises de décisions des acteurs publics et privés</li> <li>• Identifier les flux critiques d'un point de vue économique de la Bretagne (flux impactés par le changement climatique, flux en tension en termes de raréfaction des ressources, avec de forts impacts environnementaux - eau, sol, air...) et travailler les solutions à envisager avec les acteurs concernés</li> </ul> <p>Au niveau des filières</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans la filière agri-agroalimentaire :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lister les produits pour lesquels les modèles logistiques actuels en flux tendus sont aberrants.</li> <li>○ Revenir à plus de produits standardisés et proposer moins de références</li> </ul> </li> <li>• Dans la filière minéraux, matériaux construction et BTP :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Créer du stockage « déporté »</li> <li>○ Eviter les transports « urgents », rendre moins facile le passage des commandes</li> <li>○ Faire des livraisons complet / conforme</li> </ul> </li> </ul> <p>Ces actions devront être globales et collectives pour éviter le risque de perte de compétitivité d'une entreprise pionnière.</p>
Autres enjeux traités par cette action	Décarbonation
Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des repères communs existent et sont diffusés (oui/non)</li> <li>• Des flux logistiques se détendent, des exemples de modèles détendus sont valorisés et partagés (2 retours d'expérience au 1er janv 2027)</li> <li>• La supply chain circulaire se développe, des exemples de modèles logistiques circulaires sont valorisés et partagés (2 retours d'expérience au 1er janv 2027)</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l'action	Etat au niveau national + BRETAGNE SUPPLY CHAIN (au niveau régional), ROUXEL STOCKAGE
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : ABEA, BRESTPORT, C2EF, CARSAT Bretagne, DACHSER, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, LAHAYE, LEGENDRE CELTIC, ORTB, POMONA EPISAVEURS, QUEGUINER MATERIAUX, SICA ST POL, SOLINA, UNICEM, UNPG</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : RENNES METROPOLE</p> <p><i>Etat</i> : DREAL</p>

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

Constat partagé / État des lieux	<p>L'optimisation et la rationalisation des flux de marchandises entre les entreprises pourraient être grandement facilitées par un échange d'informations plus fluide et plus efficace (adresses de destination, délais de livraison, taille et poids des contenants logistiques...).</p> <p>Mais la diversité des process ou la confidentialité des données (concurrence) freinent ces optimisations et rationalisations.</p> <p>La digitalisation des processus et notamment l'intelligence artificielle sont extrêmement prometteuses.</p>
Ambition	Dans des conditions respectées de confidentialité, faciliter l'interopérabilité des outils informatiques et le développement de l'IA au service de l'optimisation des flux.

Modalités d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer un outil numérique facilitateur, animé par un tiers neutre garantissant la confidentialité des données</li> <li>• Valoriser les exemples et réalisations inspirantes en explicitant les gains associés pour les parties prenantes (économiques, environnementaux...)</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Décarbonation
Objectifs mesurables / indicateurs	<p>Un ou des outils facilitant l'échange de données entre entreprises en vue d'optimiser les flux sont développés et utilisés (oui/non)</p> <p>Des retours d'expérience sont partagés entre professionnels (oui/non)</p>
Pilotes de tout ou partie de l'action	BRETAGNE SUPPLY CHAIN
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : ABEA, BOUYGUES BATIMENT GRAND OUEST, C2EF, DACHSER, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, GS1 France LEGENDRE CELTIC, ORTB, POMONA EPISAVEURS, QUEGUINER MATERIAUX, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : BAUD COMMUNAUTE, BREST METROPOLE, REDON AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Directions d'Espace Territorial</p>

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

Constat partagé / État des lieux	<p>La logistique bretonne doit pouvoir s'appuyer sur des solutions pertinentes pour relever les défis auxquels elle fait face, que ces solutions soient techniques, technologiques, matérielles, digitales, organisationnelles... Idéalement, ces solutions peuvent être conçues, développées et expérimentées en Bretagne à l'appui d'un écosystème structuré.</p> <p>Ces solutions doivent avant tout être pertinentes et répondre à un besoin. Elles doivent également être pratiques et facilement utilisables, tout en étant alignées sur les prix du marché. Idéalement, ces solutions, selon le secteur et l'activité, doivent également être interopérables avec les systèmes en place, être accessibles en open source, être modulables pour s'adapter aux spécificités des territoires ou des secteurs d'activité, voire même permettre de placer l'ensemble des acteurs sur un pied d'égalité<sup>1</sup>.</p>
Ambition	Assurer les meilleures conditions pour développer des solutions bretonnes au service d'une logistique durable et performante
Modalités d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire émerger des projets innovants portés par des acteurs régionaux pour de nouvelles solutions logistiques bretonnes (Pôle ID4mobility...)</li> <li>• Assurer que la solution réponde à un besoin, par exemple via un accompagnement des porteurs de projets régionaux par des structures / personnes qui connaissent les enjeux logistiques (EPCI, structures et réseaux d'accompagnement...) ou via des expérimenta</li> <li>• Assurer la facilité d'utilisation, par exemple via la mise en relation des porteurs de projets bretons avec les utilisateurs potentiels pour valider les concepts et modèles (Bretagne Supply Chain...)</li> <li>• Assurer la communication autour de la solution pour en faire connaître l'existence, par exemple via la valorisation des solutions locales disponibles auprès des</li> </ul>

<sup>1</sup> Selon les professionnels les ayant contribué lors de l'élaboration de cette Feuille de Route.

	<p>acteurs économiques et publics (Bretagne NEXT , intégration dans le SRADDET...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cartographier la chaîne de valeur bretonne liée aux activités concernées par la feuille de route pour identifier les apporteurs potentiels de solutions innovantes en logistique.</li> <li>• Créer une dynamique d'animation entre les offreurs de solutions et entreprises innovantes et les acteurs de la logistique, pour porter à la connaissance des logisticiens les innovations possibles.</li> <li>• S'appuyer sur un réseau élargi d'acteurs, impliquant notamment la recherche académique et les offreurs de solutions, pour favoriser l'émergence de nouvelles solutions et garantir une bonne connaissance de l'état de l'art</li> <li>• Accompagner le développement de projets à fort impact régional, par des dispositifs de financement spécifiquement dédiés, en tenant compte de leur dimension collaborative, de leur ancrage territorial et de leur caractère expérimental.</li> <li>• Créer les conditions d'expérimentations des solutions innovante sur le territoire breton</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Décarbonation / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les structures / personnes qui accompagnent les porteurs de projet ont connaissance des enjeux logistiques ou savent s'entourer (oui/non)</li> <li>• Des projets de solutions locales pour une logistique durable et efficiente émergent (oui/non, nombre)</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l'action	BRETAGNE SUPPLY CHAIN, Pôle ID4mobility, Bretagne NEXT, FNTR
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : ABEA, AFT Bretagne, BRESTPORT, C2EF, CARSAT Bretagne, DACHSER, LAHAYE, LEGENDRE CELTIC, ORTB, POMONA EPISAVEURS, QUEGUINER MATERIAUX, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, SNCF Réseau, UNION TLF</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : BREST METROPOLE, GOLFE DU MORBIHAN VANNES AGGLOMERATION, MORLAIX COMMUNAUTE, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des ports, Direction du développement économique</p> <p><i>Etat</i> : ADEME, DREAL</p>

## Compétitivité 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

Constat partagé / État des lieux	La maîtrise de compétences en "supply chain" dans les entreprises industrielles et de distribution (chargeurs) permet une gestion plus fine des flux au service des clients. Cela se traduit généralement par un meilleur taux de satisfaction client et par une plus grande compétitivité via les leviers d'optimisation.
----------------------------------	--

	<p>En 2021, la CCI Bretagne, en partenariat avec Bretagne Supply Chain, a mené une étude sur <i>“les emplois et compétences des fonctions supply chain dans l’industrie et la distribution en Bretagne”</i>. Cette étude avait déjà identifié un minimum de 33.000 emplois spécifiquement dédiés à la supply chain en Bretagne dans l’industrie et la distribution, surtout dans les grands groupes, dans les ETI, mais aussi dans certaines PME.</p> <p>Les métiers évoluent : l’intégration d’innovations technologiques, la digitalisation et l’intelligence artificielle, l’amélioration des techniques de production, la meilleure prise en compte d’enjeux exogènes (gestion des risques sanitaires et géopolitiques, réchauffement climatique, pression réglementaire et juridique ainsi que sur les prix)... Ces évolutions se traduisent par un besoin de compétences nouvelles (un projet de recrutement sur deux sur ces métiers en Bretagne selon l’enquête), mais aussi par le renouvellement des modèles organisationnels et, de surcroît, l’adaptation des métiers existants dans la supply chain.</p> <p>Le défi est donc double pour les chargeurs : développer les compétences en supply chain d’une part et d’autre part être capable de suivre l’évolution très rapide de ces métiers.</p>
<p>Ambition</p>	<p>Donner les moyens aux chargeurs (PME de l’industrie et de la distribution notamment) de développer leurs compétences en supply chain d’une part et d’autre part de suivre l’évolution très rapide des métiers.</p>
<p>Modalités d’actions</p>	<p><b>Sensibilisation des acteurs économiques, notamment les PME</b> Sensibiliser les acteurs économiques, individuellement ou collectivement, sur l’importance de la supply chain (enjeux, impacts...) et au bénéfice de la gestion / du supply chain management</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En diversifiant les moyens (fresque de la supply chain, formations inter-entreprises, modules e-learning, kits pédagogiques)</li> <li>• Permettant de mettre en avant les bénéfices en termes économiques, sociaux et environnementaux</li> <li>• En lien avec les têtes de réseaux et les fédérations professionnelles pour toucher les dirigeants et actionnaires, en lien avec les pouvoirs publics pour toucher les services techniques</li> </ul> <p><b>Accompagnement des acteurs économiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer la connaissance de l’offre de formation (formation initiale et continue) :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre à jour et diffuser de la cartographie des établissements de formation en supply chain</li> <li>○ Renforcer les partenariats entre organismes de formation à la supply chain et les entreprises, notamment l’implication des professionnel.le.s de la supply chain dans l’élaboration de tous les programmes de formation en supply chain</li> </ul> </li> <li>• Définir et communiquer des repères clés pour mettre en place les fondamentaux de la supply chain (planification, prévisions, échange d’informations avec le client et le fournisseur, etc.), promouvoir les outils d’auto-évaluation de la maturité supply chain</li> <li>• Dédier des aides financières et des accompagnements aux PME pour réaliser des diagnostics de maturité supply chain et des prestations de conseil en supply chain, éventuellement en lien avec des étudiant.e.s breton.ne.s et des dispositifs régionaux existants (BreizhFab...)</li> </ul> <p><b>Animation d’une communauté supply chain</b> Assurer la pérennité de Bretagne Supply Chain pour</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre les échanges entre professionnel.le.s, partager des retours d’expériences et des expertises (visites, ateliers...)</li> <li>• Assurer une veille et anticiper l’évolution des métiers (IA...)</li> <li>• Permettre aux parties prenantes de connaître les évolutions métiers et donc des compétences</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répondre aux questionnements et problématiques des entreprises, y compris les PME/TPE</li> <li>• Développer les échanges entre donneurs d'ordre et prestataires autour de la supply chain pour mieux se connaître et se comprendre</li> </ul> <p><b>Mesure</b> Identifier comment mesurer un indicateur permettant de suivre combien de personnes (salarié.e.s et étudiants) sont formées aux métiers de la supply chain en Bretagne chaque année.</p>
Autres enjeux traités par cette action	
Objectifs mesurables / indicateurs	<p>Au 1er janvier 2027, le parcours d'une PME/ PMI est lisible. Elle peut facilement savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ce que le supply chain management permet</li> <li>• Comment mesurer sa maturité</li> <li>• Qui peut l'accompagner (repères clés, offre de conseils, offre de formations, aides financières)</li> <li>• Comment entretenir ses connaissances</li> </ul> <p>Au 1er janvier 2027, un indicateur permet de savoir combien de personnes sont formées aux métiers de la supply chain en Bretagne chaque année</p>
Pilotes de tout ou partie de l'action	BRETAGNE SUPPLY CHAIN, REGION BRETAGNE (Service animation et prospective emploi-compétences), DREETS Bretagne
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : ABEA, AFT Bretagne, C2EF, CARRIÈRE S.C.B., DACHSER, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, ESLI (GIP CEI), FFB, LA POSTE, LEGENDRE CELTIC, O2M, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, SOLINA, UNPG</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, PONTIVY COMMUNAUTE</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction de l'environnement, Directions d'Espace Territorial , Direction des ports, Direction du développement économique</p> <p><i>Etat</i> : SGAR</p>

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

Constat partagé / État des lieux	<p>La connaissance des métiers de la supply chain, de la logistique et du transport mais aussi des besoins spécifiques des entreprises concernées ainsi que de l'appareil de formation devient indispensable pour accompagner la performance industrielle du territoire breton.</p> <p>En 2019 en Bretagne, les métiers logistiques représentaient 11,4% de l'emploi salarié, avec plus de 75.000 emplois. Environ la moitié de ces emplois ne dépend pas du secteur ou de la branche "transport et logistique", comme par exemple tous les métiers logistiques dans l'industrie ou la distribution.</p> <p>Mieux connaître les métiers logistiques et les besoins en compétences et en emploi à l'échelle d'un territoire est l'une des clés du soutien à sa performance économique, notamment industrielle.</p>
----------------------------------	---

Ambition	Disposer d'une connaissance plus fine des métiers et des besoins en compétences et en emploi à un niveau local
Modalités d'actions	<p><b>Identification partagée les métiers</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Poursuivre les travaux de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique et produire des notes de synthèse régulières</li> <li>● Réaliser un référentiel des métiers de demain (exemple : futurs moteurs poids lourds et les métiers associés)</li> <li>● Mener un travail à l'échelle régionale pour intégrer dans les statistiques les métiers logistiques qui sont en dehors de la branche Transport et Logistique</li> <li>● Partager les besoins identifiés en matière de formation avec les organismes de formations pour construire les parcours adaptés</li> <li>● Intégrer le volet transition écologique dans les formations du secteur (formation au report modal, aux techniques de massification...)</li> </ul> <p><b>Mise en oeuvre d'une démarche locale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Organiser une évaluation des métiers auprès des entreprises (compétences et volumes)</li> <li>● Maintenir les offres de formation existantes spécialisées en logistique et mieux les faire connaître, notamment à un échelon local</li> <li>● Sensibiliser les collectivités sur le fait qu'il y a également un besoin d'emplois non qualifiés, souvent représentés en logistique</li> <li>● S'appuyer sur l'action "charte logistique locale" (action n°28) pour mener cette action, ainsi que sur les réseaux/clubs d'entreprises existants qui travaillent déjà sur le sujet (Bretagne Supply Chain, AFT...)</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Décarbonation, territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	Des statistiques sur les métiers logistiques existent à un échelon local, s'appuient sur des référentiels nationaux et/ou régionaux, et permettent d'anticiper les besoins en compétences et en emploi.
Pilotes de tout ou partie de l'action	AFT Bretagne (via OPTL), REGION BRETAGNE (Service animation et prospective emploi-compétences), DREETS
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : BRETAGNE SUPPLY CHAIN, C2EF, ESLI (GIP CEI), LE GUEVEL, ROUXEL STOCKAGE, SOLINA, SICA ST POL, STEF TRANSPORTS, GROUPE LE GOFF</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEEN MONTAUBAN, COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VAL D'ILLE AUBIGNE, GOLFE DU MORBIHAN VANNES AGGLOMÉRATION, MONTFORT COMMUNAUTÉ, PAYS DE CHÂTEAUGIRON COMMUNAUTÉ, RENNES MÉTROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMÉRATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports, Directions d'Espace Territorial , Service animation et prospective emploi-compétences</p>

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

Constat partagé / État des lieux	Les métiers logistiques sont globalement mal connus, alors qu'ils sont indispensables et très variés (11,4% de l'emploi salarié en Bretagne en 2019). L'attractivité des métiers est donc un enjeu de taille, d'autant plus que les publics sont divers: jeunes en cours d'orientation, demandeur.se.s d'emploi, personnes en
----------------------------------	---

	<p>reconversion ou en insertion professionnelle, décrocheurs scolaires et universitaires, personnes avec des profils atypiques ou porteuses de handicaps...</p> <p>Des démarches cohabitent actuellement en Bretagne pour valoriser et promouvoir les métiers logistiques de façon directe. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Les fédérations professionnelles ou l'OPCO Mobilités promeuvent les métiers de leurs adhérents</li> <li>● Pour les métiers de la branche transport &amp; logistique, l'AFT Bretagne coordonne des événements (ex: <i>Friigo Tour</i>), diffuse des contenus de présentation des métiers (vidéo, site "choisis-ton-avenir.com"... ) et accompagne la branche sur la marque employeur</li> <li>● Bretagne Supply Chain anime <i>Let's GO</i> pour renforcer les liens entre prescripteur-riche-s orientation et professionnel.le.s des activités logistiques, pour l'ensemble des métiers de la supply chain, de la logistique et du transport</li> </ul> <p>En parallèle, les fédérations professionnelles de chargeurs (producteurs, industriels, distributeurs...) assurent également la promotion des métiers de leurs adhérents respectifs, intégrant donc indirectement les métiers logistiques à des niveaux très variables.</p> <p>Enfin, de nombreuses entreprises ont développé leur marque employeur et cela se traduit souvent par de la communication, de la sensibilisation, de la formation, etc. Ces démarches centrées sur les métiers de l'entreprise intègrent donc elles aussi de façon indirecte et très variable les métiers logistiques.</p> <p>Ce foisonnement de démarches est aussi riche que prometteur.</p>
<p>Ambition</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Pour les entreprises surtout, poursuivre les efforts pour rendre ces métiers attractifs (en lien avec l'action 3), concrètement sur le terrain au quotidien.</li> <li>● Pour les fédérations professionnelles et collectivités surtout, il s'agira             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ D'une part de coordonner les démarches qui visent directement à améliorer l'attractivité des métiers pour rationaliser les efforts et pour en maximiser l'impact.</li> <li>○ D'autre part et en parallèle, de soutenir toutes les démarches qui abordent indirectement les métiers logistiques afin qu'elles les intègrent au mieux</li> </ul> </li> </ul>
<p>Modalités d'actions</p>	<p><b>Pour les entreprises et les fédérations professionnelles du secteur transport/logistique, poursuivre les efforts pour rendre ces métiers attractifs, concrètement sur le terrain au quotidien</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Dans chaque entreprise du secteur transport/logistique, dédier une personne pour s'occuper pleinement de la représentation des métiers logistiques</li> <li>● Contribuer à produire des contenus permettant de communiquer sur les métiers logistiques (vidéos, interviews et portraits, spots TV, affiches, visuels...)</li> <li>● Contribuer à organiser des rencontres permettant de montrer les métiers logistiques</li> <li>● Contribuer au renforcement des liens entre les entreprises et les organismes de formation</li> <li>● Créer des partenariats locaux, pour faciliter le recrutement et la fidélisation, localement</li> </ul> <p><b>Pour les fédérations professionnelles et les collectivités, coordonner les démarches qui visent directement à améliorer l'attractivité de ces métiers pour rationaliser les efforts et pour en maximiser l'impact</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Constituer un groupe de travail avec les personnes portant actuellement des démarches reconnues pour l'attractivité des métiers, dont l'objectif sera de partager un état des lieux des démarches existantes, de repérer les synergies et de se coordonner</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construire éventuellement une action régionale de valorisation des métiers et mutualiser les moyens des opérateurs régionaux pour promouvoir les métiers transport, logistique et supply chain (Bretagne Supply Chain, AFT, OPCO Mobilités)</li> <li>• Mettre en place une journée régionale pour toutes les filières, mettant en avant les métiers de la logistique</li> </ul> <p><b>Soutenir toutes les démarches qui abordent indirectement les métiers logistiques afin qu'elles les intègrent au mieux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer une meilleure connaissance des métiers logistiques (en lien avec l'action n°3), s'appuyer éventuellement sur Bretagne Supply Chain, l'AFT...)</li> <li>• Constituer, mettre à jour et rendre accessible un corpus de ressources pertinentes (vidéos métiers, cartographie des acteurs, présentation des métiers de la supply chain...) et faire savoir que ce corpus existe</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'attractivité des métiers logistiques reste une priorité dans les entreprises, quel que soit le contexte économique et les besoins en recrutement (niveau de priorité élevé ou très élevé)</li> <li>• Un groupe de travail réunit régulièrement les personnes portant des démarches de valorisation des métiers logistiques</li> <li>• De plus en plus de démarches de valorisation des métiers d'un secteur d'activité, ou d'un type d'entreprise, intègrent les métiers de la logistique</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l'action	Fédérations professionnelles et représentants des entreprises, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, AFT, OPCO Mobilités
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : ABEA, C2EF, DACHSER, DELANCHY, ESLI (GIP CEI), GROUPE GARNIER, LE GUEVEL, O2M, OPCO Mobilités, POMONA EPISAVEURS, ROUXEL STOCKAGE, SOLINA, SICA ST POL, GROUPE LE GOFF, UNION TLF,</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEN MONTAUBAN, MONTFORT COMMUNAUTE, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, RENNES METROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION, VITRE AGGLOMERATION</p> <p><i>Etat</i> : DREAL, DREETS</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Service animation et prospective emploi-compétences</p>

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

Constat partagé / État des lieux	<p>Les accidents du travail et les maladies professionnelles sont très élevés dans les métiers logistiques, aussi bien en termes de fréquence (2 fois plus d'accidents dans le secteur transport/logistique que dans la moyenne nationale, tous secteurs confondus) que de gravité (1er secteur générateur d'accidents mortels ou graves).</p> <p>Plus largement, de mauvaises conditions de travail dans les métiers logistiques pénalisent directement la santé des salarié.e.s, mais aussi l'attractivité du métier, de l'entreprise et du territoire sur lequel elle est implantée. La compétitivité de l'entreprise est mécaniquement impactée par de mauvaises conditions de travail (surcoûts liés aux accidents, turn-over et baisse de la productivité...).</p>
----------------------------------	--

	<p>Des dispositifs institutionnels existent et cohabitent aujourd'hui en Bretagne pour accompagner les entreprises du secteur transport/logistique et plus largement les activités logistiques. Par exemple, le plan régional de la CARSAT Bretagne « livraison plus sûre », déployé depuis 2024, permet d'aider financièrement et de conseiller les entreprises pour assurer la sécurité des métiers de la livraison.</p> <p>Mais certains de ces dispositifs restent méconnus, d'autres ne répondent plus au besoin actuel... Et plus globalement, il est indispensable d'améliorer la prise en compte de la santé et de la sécurité au travail dans les activités logistiques. Le défi est de taille, puisque sur ces métiers, la santé-sécurité se niche souvent au cœur des relations client-fournisseur, à l'interface entre deux entreprises.</p>
Ambition	Développer la culture santé-sécurité au travail dans les activités logistiques, dans l'entreprise mais aussi à l'interface client/fournisseur
Modalités d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Constituer un groupe de travail visant à coordonner tous les dispositifs d'aide et d'accompagnement</b> pour une meilleure prise en compte des enjeux santé sécurité au travail. Ce groupe devra s'assurer que : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ tout le périmètre des activités logistiques est bien couvert</li> <li>○ des dispositifs pertinents existent sur tous les leviers (technique et matériel, organisation, formation...)</li> <li>○ les dispositifs sont mieux connus et davantage utilisés</li> </ul> </li> <li>● <b>Poursuivre les démarches de formation en prévention</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promotion de l'offre de formation en prévention à l'attention des acteurs économiques régionaux (CARSAT Bretagne)</li> <li>○ Intégration systématique et approfondie des enjeux santé-sécurité dans les formations métiers en transport et logistique</li> <li>○ Intégration des impacts du changement climatique sur les conditions de travail des acteurs économiques</li> </ul> </li> <li>● <b>Poursuivre les démarches de sensibilisation et de partage de bonnes pratiques</b> : club des préventeurs en transport / logistique (AFT/CARSAT Bretagne), promotion d'innovations techniques et organisationnelles au service de l'amélioration des conditions de travail (CRFPTL, Bretagne Supply Chain...)</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité
Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Une cartographie des dispositifs existants est disponible (au 1er janvier 2027), des dispositifs pertinents existent sur tous les leviers (au 1er janvier 2028).</li> <li>● L'effort d'animation est soutenu via le CRFPTL et Bretagne Supply Chain notamment et les professionnel.le.s ont accès régulièrement et facilement à des informations et bonnes pratiques pour développer la culture santé-sécurité au travail dans leurs activités logistiques.</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l'action	DREETS Bretagne, CARSAT Bretagne, ARACT Bretagne, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, AFT Bretagne, GROUPE LE GOFF
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : BHR, C2EF, CARRIERE S.C.B., NUTRINOE, ORTB, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, GROUPE LE GOFF, UNPG,</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS BIGOUDEN SUD, MONTFORT COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, RENNES METROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports</p>

## Compétitivité Garantir la résilience du secteur

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

<p>Constat partagé / État des lieux</p>	<p>Le Ministère chargé de l'écologie et CCR ont publié en 2024 le rapport « <i>La prévention des catastrophes naturelles par le Fonds de prévention des risques naturels majeurs en Bretagne</i> » : 24 % de la population régionale est exposée aux catastrophes naturelles, notamment la sécheresse, les inondations et les submersions marines. Au niveau régional, le coût lié à ces 3 types de catastrophes naturelles devrait augmenter de 113 % à l'horizon 2050. Jusqu'ici, les EPCI de Quimper, Quimperlé, Guichen, Morlaix et Châteaulin ont concentré l'essentiel de la sinistralité.</p> <p>De son côté, le tableau de bord régional de la logistique de l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne présente les infrastructures de transport exposées à l'aléa "submersion" : le littoral d'Ille-et-Vilaine et du Finistère sont les plus exposés, y compris les voies routières et ferrées, mais aussi le port de Saint-Malo, la gare de fret de Quimper...</p> <p>La mobilité des biens et des marchandises subit déjà ces aléas. Il s'agit donc maintenant de mieux les anticiper à l'échelle des entreprises, des infrastructures et des territoires. Anticiper des impacts potentiels des aléas climatiques permettra de mieux gérer leurs conséquences, voire de les limiter. Le dialogue entre les activités logistiques et les analyses des aléas climatiques doit donc se nourrir mutuellement davantage.</p> <p>Dans le cadre d'Ambition Climat Bretagne, une gouvernance régionale de l'adaptation au changement climatique, regroupant la Région Bretagne, l'Etat en région, l'Ademe, l'Agence de l'eau Loire-Bretagne et l'Office Français de la Biodiversité (OFB) a été mise en place pour articuler l'action des pouvoirs publics.</p> <p>Dans ce cadre, une Stratégie Régionale d'Adaptation au Changement Climatique (SRACC) est en cours de construction avec l'ambition d'une finalisation en 2026, avant inscription dans le SRADDET.</p>
<p>Ambition</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Intégrer les activités logistiques dans la future Stratégie Régionale d'Adaptation au Changement Climatique (SRACC) en cours de construction et s'appuyer sur le diagnostic de vulnérabilité régional pour définir des actions sur la logistique</li> <li>● Renforcer la sensibilisation sur l'impact des aléas climatiques dans les activités logistiques et promouvoir les enjeux et actions portés par la SRACC</li> </ul>
<p>Modalités d'actions</p>	<p><b>Renforcer la sensibilisation sur l'impact des aléas climatiques dans les activités logistiques et les actions à déployer pour les limiter au travers de communication et d'événements</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● auprès des entreprises et des collectivités</li> <li>● via des prises de parole d'expert.e.s et des témoignages / partage de bonnes pratiques</li> <li>● en s'appuyant sur les réseaux existants de collectivités ou de professionnels (clubs d'entreprises locaux, Bretagne Supply Chain, etc.)</li> </ul> <p><b>S'appuyer sur le diagnostic de vulnérabilité régional pour définir des actions sur la logistique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Évaluer la vulnérabilité des activités logistiques : dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie régionale d'adaptation au changement climatique, la Région Bretagne va réaliser un nouveau diagnostic de vulnérabilité, qui associera des parties prenantes, y compris les professionnel.le.s de la logistique</li> <li>● Un groupe de travail sera également dédié aux « réseaux et infrastructures de transport et de communication » pour évaluer la vulnérabilité de certaines zones,</li> </ul>

	<p>voire sites, face aux impacts du changement climatique (canicules, inondations, élévation du niveau de la mer...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cartographier les zones et infrastructures les moins sensibles au changement climatique pour assurer un futur résilient à la logistique</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Décarbonation / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les professionnel.le.s responsables d'activités logistiques intègrent les aléas climatiques dans leurs cartographies des risques (1er janvier 2027, sondage large à mener)</li> <li>• Le diagnostic de vulnérabilité régional a produit des actions qui concernent les activités logistiques (oui/non, nombre)</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l'action	DREAL
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : AFT Bretagne, BRESTPORT, Bretagne NEXT , BRETAGNE SUPPLY CHAIN, C2EF, ESLI (GIP CEI), GROUPE LE GOFF, LA POSTE, ORTB, QUEGUINER MATERIAUX, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, SNCF Réseau</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, MONTFORT COMMUNAUTE, MORLAIX COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports, Direction de l'environnement</p> <p><i>Etat</i> : ADEME, DIRO, DREAL Bretagne</p>

## DECARBONATION

### Décarbonation 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

<p>Constat partagé / État des lieux</p>	<p>La décarbonation des activités logistiques passe évidemment par les professionnels qui gèrent ces activités (prestataires, chargeurs) et par leurs donneurs d'ordre et clients.</p> <p>Elle induit de profonds changements organisationnels, techniques et humains dans les activités logistiques. Qu'il s'agisse de remplacer le diesel, de réorganiser ses flux logistiques pour les optimiser, de relocaliser, de supprimer les flux inutiles, d'améliorer l'efficacité énergétique des entrepôts ou de mettre en œuvre le report modal vers le rail, le maritime ou la cyclo logistique, le changement n'est possible que si les acteurs sont suffisamment informés et confiants quant à la réglementation, la technologie disponible, les éventuelles aides...</p> <p>Or ces informations évoluent relativement rapidement et exigent une veille régulière et précise, que des PME et TPE, mais aussi des acteurs territoriaux ne peuvent pas toujours faire, faute de ressources.</p> <p>Il s'agit donc d'intégrer dans les canaux de communication actuels une information synthétique, accessible et lisible, notamment sur les dispositifs d'aide / d'accompagnement en lien avec les solutions existantes, sur les données chiffrées existantes ainsi que sur les politiques publiques.</p> <p>Des réponses existent déjà. Par exemple, le programme régional <i>Mixenn</i> centralise et diffuse toute l'actualité de la décarbonation du transport de marchandises en Bretagne : aides, appels à projets, accompagnements, réglementation, innovation technique, retours d'expérience...</p> <p>Concernant la stabilité et la lisibilité des politiques publiques nationales, cette feuille de route n'aura qu'un impact limité. Néanmoins, les orientations politiques locales et régionales en termes de décarbonation de la mobilité des marchandises pourraient être traduites de façon compréhensible, lisible et claire dans des documents cadres. Des volets logistiques peuvent en effet être ajoutés ou étoffés et précisés dans des documents comme le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ou les Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET).</p>
<p>Ambition</p>	<p>Produire et diffuser une information synthétique, accessible et lisible, notamment sur les dispositifs d'aide / d'accompagnement en lien avec les solutions existantes ainsi que sur les politiques publiques.</p> <p>Clarifier les orientations politiques locales en étoffant et précisant les volets "logistique" des documents d'urbanisme.</p>
<p>Modalités d'actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Poursuivre, via Mixenn, la production d'une information neutre et objective relative aux éventuels avantages économiques des solutions décarbonées, ainsi qu'aux co-bénéfices de la décarbonation : résilience, continuité de l'activité, souveraineté...</li> <li>● Mobiliser Mixenn comme une ressource pour alimenter les échanges sur la décarbonation au sein des réseaux d'entreprises et fédérations professionnelles, à destination des PME et TPE (relai d'informations, co-organisation d'événements...)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Contribuer au “guichet unique” Mixenn en participant d’une part à alimenter ce guichet unique en transmettant les informations nouvelles et, d’autre part, à sa pérennité (financements publics et privés)</li> <li>● S’appuyer sur le SRADDET et les PCAET pour diffuser une vision claire et validée de la transition écologique, énergétique et du mix attendu en Bretagne</li> <li>● Créer et animer des temps d’échange au sein des filières et entre les filières</li> <li>● S’appuyer sur les outils, méthodologies et programmes régionaux et nationaux pour accompagner les prises de décisions des acteurs publics et privés (plateforme TEE de l’Ademe, démarche ACT®...)</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité
Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mixenn met à disposition librement des informations via son site Internet</li> <li>● Mixenn intervient dans les réseaux / fédérations professionnelles, notamment pour partager les informations relatives aux aides, dispositifs d’accompagnement et aux politiques publiques. Les réseaux et fédérations professionnelles sont associés à deux Comités des Partenaires par an pour partager les informations, notamment sur les aides et dispositifs d’accompagnement.</li> <li>● Le SRADDET et les PCAET traduisent clairement, lisiblement et distinctement les orientations politiques locales et régionales en termes de décarbonation de la mobilité des marchandises</li> <li>● Les acteurs économiques et territoriaux échangent régulièrement lors d’événements ouverts (dialogue au sein d’une filière, entre les filières ou dialogue local) et construisent une vision partagée de la décarbonation de la mobilité des marchandises en Bretagne</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l’action	SGAR, Fédérations professionnelles et regroupements d’entreprises, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, REGION BRETAGNE (Direction des Ports, Direction de l’environnement)
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment :</i> ABEA, AFILOG, BHR, BRESTPORT, Bretagne NEXT , C2EF, CARRIERE S.C.B., CMA Bretagne, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, EDF, GRDF, GROUPE GARNIER, GROUPE LE GOFF, LAHAYE, LEGENDRE CELTIC, OPCO Mobilités, ORTB, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, UNPG, UNION TLF</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment :</i> AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, GOLFE DU MORBIHAN VANNES AGGLOMERATION, MORLAIX COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne :</i> Service Animation Prospective Emploi Compétences, Direction de l’environnement, Direction des Ports</p> <p><i>Etat :</i> ADEME, DREAL</p>

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

Constat partagé / État des lieux	<p>La décarbonation massive de la mobilité des biens et des marchandises passera par le développement large d’offres logistiques décarbonées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● les professionnel.le.s de la logistique et du transport de marchandises proposent des offres commerciales tout ou partie décarbonées</li> <li>● les acheteurs, notamment les acheteurs publics, favorisent autant que possible les prestations décarbonées</li> <li>● une réglementation juste accompagne et soutient l’adoption massive de ces offres sur le territoire</li> </ul>
----------------------------------	---

	<p>Mais du côté des professionnels<sup>2</sup> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Le marché n'est pas encore mature. De nombreuses solutions sont en phase émergente (ex: maturité technique pas encore aboutie) ou restent des niches (pertinence de la solution démontrée pour un usage mais difficultés à élargir à d'autres usages).</li> <li>● Le prix des solutions décarbonées reste encore globalement plus élevé et donc moins accessible.</li> <li>● Les réseaux d'avitaillement (bioGNV, électrique...) ne sont pas encore complètement développés sur tout le territoire breton.</li> <li>● Les impulsions politiques ne sont pas stabilisées, fragilisant d'autant les prises de risque et les investissements.</li> <li>● Les solutions et interrogations sur les choix à long terme sont nombreuses.</li> <li>● Le transport représente une part souvent faible dans l'empreinte carbone de l'entreprise par rapport aux activités de production.</li> </ul> <p>Les collectivités<sup>3</sup> ont, également remonté les freins pour accompagner la décarbonation des solutions logistiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Manque de temps, de compétences et de connaissances quant aux leviers réglementaires activables</li> <li>● La capacité (ressources) pour la mise en œuvre, le contrôle et l'application</li> <li>● Le manque de cohérence entre territoires</li> <li>● Le manque d'instance de dialogue avec les professionnels.les et les citoyens (acceptabilité sociale et économique)</li> <li>● Le déficit de solutions alternatives (aménagement, infrastructures)</li> </ul> <p>Il s'agit donc de lever ces freins.</p>
<p>Ambition</p>	<p>Collectivement, créer des offres logistiques ambitieuses et réalistes, et les soutenir par la mise en oeuvre des conditions nécessaires à leur développement</p>
<p>Modalités d'actions</p>	<p><b>Modalités d'actions des acteurs privés</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Former les acheteurs (chargeurs donneurs d'ordre, commissionnaires) aux solutions de transport décarbonées et à leurs spécificités ainsi qu'à leur pertinence économique, sociale et environnementale ; mise à jour des connaissances et des solutions existantes (ex: via Mixenn par exemple)</li> <li>● Accompagner les entreprises dans la construction des dossiers d'aides et consolider ces dossiers au niveau régional ou par filière pour consolider les volumes et sécuriser l'obtention des aides</li> <li>● Organiser des benchmarks ou des expérimentations au sein des filières économiques, créer et maintenir des lieux et des temps d'échanges entre donneurs d'ordre et transporteurs (ex: Bretagne Supply Chain...)</li> <li>● Relayer les informations, échanger et partager en participant à des associations locales (zones d'activités...)</li> <li>● Promouvoir notamment la norme NF ISO 14083 :2023 (Quantification et déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport) et les démarches "Diag décarbonation", BEGES et ACT<sup>®</sup> auprès des entreprises et faciliter leur appropriation pour les acteurs du transport</li> <li>● Intégration des autres impacts environnementaux dans les achats (ACV, empreinte environnementale ...) de produits et des emballages</li> </ul> <p><b>Modalités d'actions des acteurs publics</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Stratégique : portage politique, réglementation locale adaptée, élaboration et mise en œuvre d'une stratégie d'achat local / décarboné, construction d'une stratégie de mutualisation d'achats publics entre communes...</li> </ul>

<sup>2</sup> Selon les professionnels-les ayant contribué lors de l'élaboration de cette feuille de Route.

<sup>3</sup> Selon les professionnels-les ayant contribué lors de l'élaboration de cette feuille de Route.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (In)formation : sensibilisation et formation des acheteurs publics et des services rédacteurs des appels d'offre publics aux solutions de transport décarbonées, mise à jour des connaissances et des solutions existantes et des aides accessibles (ex: via Mixenn par exemple)</li> <li>• Technique : intégration de clauses de décarbonation dans les marchés publics, travail sur le sourcing, réglementation</li> <li>• Financier : anticipation du surcoût éventuel des solutions décarbonées</li> </ul> <p><b>Modalités d'actions public / privé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dialogue public / privé pour construire des offres décarbonées efficaces et réalistes à destination des achats publics</li> <li>• Réflexion sur les contraintes ou incitations à déployer pour encourager les offres de transport décarbonées</li> <li>• Échanges collaboratifs entre les filières et les acteurs concernés par les infrastructures (Etat, énergéticiens...) pour identifier les besoins des acteurs et consolider les solutions à apporter (localisation des stations d'avitaillement, des offres de service ferroviaire...)</li> <li>• Engagement des acteurs économiques vis-à-vis des acteurs publics porteurs des infrastructures d'avitaillement pour sécuriser les investissements</li> </ul> <p><b>Modalités d'actions vers la cible citoyenne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribution actuelle de l'ADEME à travers le volet consommation responsable gérée au niveau national (acheter au juste besoin) et potentiellement régional (en fonction des fonds disponibles)</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité
Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des formations existent pour accompagner les acheteurs (publics et privés) à acheter des prestations logistiques décarbonées (au 1er janvier 2027) (oui/non)</li> <li>• Le nombre de lauréat.e.s breton.ne.s aux aides / appels à projets a significativement augmenté entre 2024 et 2028.</li> <li>• Au moins 3 EPCI ont mis en oeuvre une stratégie de décarbonation de leurs achats de prestations logistiques (au 1er janvier 2027) et leur nombre augmente chaque année</li> <li>• Des échanges larges et ouverts ont lieu entre acteurs publics et privés et entre chargeurs et prestataires logistiques au sein de filières économiques pour déployer des schémas logistiques intégrant des offres décarbonées (au 1er janvier 2027 : nombre d'événements et nombre de participant-e-s</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l'action	ADEME, Professionnels, SGAR, BreizhAchats
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : BHR, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, BOUYGUES BATIMENT GRAND OUEST, C2EF, CARRIERE S.C.B., EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, EDF, GRDF, LAHAYE, LEGENDRE CELTIC, ORTB, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, SNCF Réseau, UNPG</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, GOLFE DU MORBIHAN VANNES AGGLOMERATION, MONTFORT COMMUNAUTE, MORLAIX COMMUNAUTE, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE, RESEAU DES PAT BRETAGNE</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction de l'environnement, Direction des mobilités, Direction des Ports</p>

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

<p>Constat partagé / État des lieux</p>	<p>Pour soutenir les filières émergentes, des solutions existent aujourd'hui, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Les SPAE (Services Publics d'Accompagnement des Entreprises)</li> <li>● Les aides à la transition, en particulier de l'ADEME</li> <li>● L'accompagnement direct par le Conseil régional de Bretagne des projets de filières et d'entreprises, ainsi que via Bretagne NEXT</li> </ul> <p>Les documents de planification intègrent également ces filières (SCoT, SRADDET, PLUI...) tout comme des stratégies déjà actées (hydrogène, aérien...).</p>
<p>Ambition</p>	<p>Faciliter le développement de filières nouvelles contribuant à la décarbonation des biens et des marchandises en Bretagne, au service des entreprises et des territoires</p>
<p>Modalités d'actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Se former et s'informer pour monter en compétence sur les solutions et enjeux de la décarbonation de la mobilité des biens et des marchandises, ainsi que sur les modèles économiques autour des filières émergentes</li> <li>● Produire une veille permettant de mettre en lumière les entreprises exemplaires et les démonstrateurs dans l'usage des solutions décarbonées, via le programme Mixenn par exemple</li> <li>● Identifier des supports experts pour se positionner localement sur des sujets technologiques</li> <li>● Intégrer les enjeux des filières émergentes dans les outils de planification (PLU, SCoT...)</li> <li>● Mener et diffuser une veille systématique sur l'émergence de nouvelles solutions pouvant contribuer à la décarbonation du transport de marchandises, faciliter la mise en relation entre les offreurs de solution et les utilisateurs potentiels pour construire la filière</li> <li>● Accompagner les projets d'entreprises bretonnes engagées dans la conception et l'usage de nouvelles énergies décarbonées</li> <li>● Faire le lien avec d'autres dispositifs de filières, comme la feuille de route vélique adoptée par le Conseil régional de Bretagne, l'animation de la filière hydrogène renouvelable, en lien avec BDI et le Pôle de compétitivité ID4mobility...</li> <li>● Créer les conditions d'expérimentations des solutions innovante sur le territoire breton</li> </ul>
<p>Autres enjeux traités par cette action</p>	<p>Compétitivité</p>
<p>Objectifs mesurables / indicateurs</p>	<p>Les filières électrique, vélique, hydrogène renouvelable, retrofit et aérien décarboné sont structurées sur le territoire (au 1er janvier 2028)</p>
<p>Pilotes de tout ou partie de l'action</p>	<p>Bretagne NEXT, FNTR</p>
<p>Contributeurs déjà identifiés (à compléter)</p>	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : BHR, BRESTPORT, BRETAGNE SUPPLY CHAIN Bretagne NEXT , C2EF, CARRIERE S.C.B., EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, EDF, ESLI (GIP CEI), GRDF, LEGENDRE CELTIC, O2M, Pôle ID4mobility, ROUXEL STOCKAGE, SOLINA, SICA ST POL</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS BIGOUDEN SUD, GOLFE DU MORBIHAN VANNES AGGLOMERATION, MORLAIX COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE, RESEAU DES PAT BRETAGNE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports, Direction de l'environnement, Direction de la Mer, Direction du développement économique,</p>

	<i>Etat</i> : ADEME, DREAL/Service Climat Énergie Aménagement Logement
--	--

## Action 17 / Accélérer l'efficacité énergétique du transport routier

Constat partagé / État des lieux	<p>Les biens et marchandises transitent de façon dominante par la route en Bretagne (94% des flux, énergie diesel dans plus de 98% des cas). Il est donc indispensable de travailler à minimiser la consommation d'énergie pour un service rendu identique : c'est l'efficacité énergétique.</p> <p>L'efficacité énergétique est même un levier majeur de la décarbonation, comme l'explique le Tableau de Bord de la Logistique (avril 2024). Elle mobilise 3 leviers pour le mode routier diesel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● l'innovation technique par les constructeurs (hors périmètre de cette feuille de route)</li> <li>● le renouvellement des parcs</li> <li>● l'écoconduite (comportements et technologies d'aide à l'écoconduite)</li> </ul> <p>Le renouvellement des parcs accélère l'efficacité énergétique, les véhicules récents ayant une efficacité énergétique plus importante que ceux plus anciens (d'après le Comité National Routier, un gain de 9% a été observé entre 2013 et 2023 en termes de consommation moyenne des tracteurs routiers en France). Evidemment, le renouvellement de parcs récents (moins de 5 ans) est contre-productif, on parle là de parcs anciens.</p> <p>L'éco-conduite, enfin, est un levier relativement facile à déployer par toutes les structures ayant des activités de transport. D'après l'Ademe, la formation à l'écoconduite permet de réduire de 3% les consommations moyennes, voire 6% dans le cas de formations régulières et 10% par la mise en place d'un système de management de la performance écoconduite. Des dispositifs peuvent également permettre de réduire la consommation (ex: déflecteurs).</p> <p>En ce qui concerne les autres modes de transport (maritime, ferroviaire, cyclo...), l'efficacité énergétique dépend très largement de l'innovation technique des constructeurs, sur laquelle cette feuille de route n'a que peu d'impact. Compte tenu des faibles volumes qui transitent actuellement par ces modes, ce volet de l'action "accélérer l'efficacité énergétique" est moins prioritaire que sur le routier.</p>
Ambition	Soutenir les efforts pour augmenter l'efficacité énergétique du transport routier de marchandises via le renouvellement des parcs et l'éco-conduite
Modalités d'actions	<p>Accompagner le renouvellement des parcs, par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● la visibilité sur les innovations constructeurs et les consommations des véhicules</li> <li>● le soutien financier, via des aides ou via le suramortissement permettant d'encourager les investissements</li> <li>● la réglementation</li> </ul> <p>Systématiser l'éco-conduite et entretenir les bonnes pratiques</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Inciter en sensibilisant les conducteurs, voire rendre obligatoire l'éco-conduite</li> <li>● Renouveler régulièrement et donner du sens (argumentaire)</li> <li>● Mettre en place un challenge sécurité conduite</li> </ul> <p>Promouvoir les solutions techniques favorisant l'efficacité énergétique (déflecteurs, systèmes d'hybridation non rechargeables à batterie...)</p>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité

Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les informations relatives aux innovations des constructeurs et au financement du renouvellement des parcs sont communiquées et partagées, via Mixenn notamment</li> <li>• L'éco-conduite est systématisée chez la quasi-totalité des structures ayant une activité de transport (au 1er janvier 2027)</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l'action	Professionnels (privés et publics) et leurs représentants (FNTR...)
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : AFT Bretagne, BHR, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, C2EF, CARRIERE S.C.B., EDF, OPCO Mobilités, ORTB, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, UNPG</p> <p><i>EPCI, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS BIGOUDEN SUD, MONTFORT COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, RENNES METROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i>: Direction des Ports</p> <p><i>Etat</i> : DREAL</p>

## Décarbonation Optimisation des flux

### Action 18 / Identifier et accompagner la mutualisation multi-acteurs

Constat partagé / État des lieux	<p>La mutualisation logistique désigne la collaboration entre plusieurs acteurs (industriels, prestataires, distributeurs...) qui vise à regrouper leur flux de marchandises, sur tout ou partie des étapes du schéma logistique. Concrètement, cela revient à partager des moyens (camions, entrepôts...), ainsi que les gains et les risques associés.</p> <p>Les retours d'expérience qui existent sur la mutualisation montrent que la coordination est parfois complexe mais que les bénéfices sont directs. Pour les entreprises, les avantages à mutualiser sont d'abord économiques (réduction des coûts) et écologiques (réduction des émissions de gaz à effet de serre). Mais la mutualisation est aussi un axe de politique RSE et a un bénéfice social : attractivité et fidélisation des équipes, marque employeur. En termes de compétitivité, la mutualisation améliore également l'image de marque, la structuration de l'entreprise et son optimisation, l'adaptabilité et la qualité de service.</p> <p>La mutualisation nécessite une grande coordination entre plusieurs acteurs. Par exemple, pour mutualiser un flux de distribution, plusieurs fournisseurs doivent se coordonner avec un ou plusieurs clients et avec un ou plusieurs transporteurs.</p>
Ambition	Faciliter l'émergence de projets de mutualisation et les accompagner avec un tiers neutre expert
Modalités d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour toutes les filières:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mieux connaître les flux à l'échelle locale (diagnostics logistiques de territoires) pour étudier les synergies logistiques possibles entre acteurs économiques</li> <li>○ Développer un outil numérique facilitant la mutualisation et animer cet outil.</li> <li>○ Accompagner les projets de mutualisation                 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ en s'inspirant du fonctionnement du GIE Chargeurs Pointe de Bretagne</li> <li>■ en facilitant le partage des données avec l'intervention d'un tiers neutre</li> <li>■ en étudiant les risques juridiques, l'assurance et la gestion des litiges, la confidentialité, la perte d'image, la complexification des processus et les besoins de coordination, la gestion des données...</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sensibiliser les chargeurs (producteurs, industriels, artisans, distributeurs...) en diffusant un argumentaire</li> <li>○ Valoriser les exemples et réalisations inspirantes en explicitant les gains associés pour les parties prenantes (économiques, environnementaux...)</li> <li>○ Localement, via par exemple les chartes locales (action n°28), créer des temps d'interconnaissance des acteurs privés sur les zones d'activités et territoires et favoriser l'écologie industrielle territoriale</li> <li>○ Faire évoluer les règlements de zones d'activités pour intégrer des espaces communs pour la mutualisation, éventuellement obligatoires</li> <li>○ Faire évoluer les modèles de prises de commande et de contrats BtoB, assouplir les flux tendus</li> <li>○ Développer la culture de coopération et le dialogue au sein de chaque filière, associant toutes les parties prenantes             <ul style="list-style-type: none"> <li>■ entre le client, le fournisseur et le transporteur</li> <li>■ entre les entreprises du même secteur d'activité (lever le risque concurrentiel, le sentiment de perte de liberté, montrer l'intérêt de la mutualisation)</li> </ul> </li> <li>● Proposition d'actions pour la filière agri-agro :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promouvoir le GIE Chargeurs Pointe de Bretagne, encourager son élargissement, faire émerger d'autres projets entre industriels</li> <li>○ Améliorer la transparence du coût logistique auprès des clients finaux dans le e-commerce</li> <li>○ Créer des groupements d'industriels par cadencement identique (horaires de réception)</li> <li>○ Travailler avec les clients (grande distribution) pour favoriser la mutualisation : cahiers des charges, passation des commandes, créneaux de réception compatibles...</li> <li>○ Rationaliser les horaires de livraison et des commandes pour rationaliser les flux</li> </ul> </li> </ul> <p>Une attention particulière sera portée à la filière pêche.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Proposition d'actions de la filière construction             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Création d'outils d'optimisation par zone géographique, par chantier et entre plusieurs chantiers :                 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Identification des besoins et des localisations, données nécessaires pour planifier, répartir, distribuer</li> <li>■ Systématiser la coordination logistique (besoins matériaux, gestion déchets)</li> <li>■ Plateformes déchets inertes pour recyclage intra-urbaines (SCoT, PLUi, SRC)</li> <li>■ Bases vie par secteur en chantier à l'échelle d'un quartier</li> </ul> </li> <li>○ Développer les compétences en logistique / supply chain</li> </ul> </li> </ul> <p>Une attention particulière sera portée à la filière déchets.</p>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	Plusieurs projets de mutualisation ont émergé et sont accompagnés (au 1er janvier 2027) et leur nombre augmente d'année en année.
Pilotes de tout ou partie de l'action	Fédérations professionnelles (UNICEM, FFB...), BRETAGNE SUPPLY CHAIN

<p>Contributeurs déjà identifiés (à compléter)</p>	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : C2EF, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, ESLI (GIP CEI), GS1 France, ORTB, QUEGUINER MATERIAUX, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, UNICEM, UNPG</p> <p><i>EPCI, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Etat</i> : ADEME, DREAL</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports, Directions d'Espace Territorial</p>
--	--

## Action 19 / Favoriser la massification des flux

<p>Constat partagé / État des lieux</p>	<p>La massification des flux désigne le regroupement de volumes de marchandises à transporter. A l'inverse du "sur-mesure", les transports massifiés cherchent à transporter de grandes quantités (ferroviaire, maritime, fluvial). On peut également massifier des flux à l'échelle d'une entreprise pour réduire les coûts de transport.</p> <p>Tous les flux logistiques ne pourront évidemment pas être massifiés, notamment la livraison au client final. Mais une grande majorité des flux en amont peuvent être étudiés pour être massifiés, en interne ou via des solutions de transports massifiés.</p>
<p>Ambition</p>	<p>Faciliter l'émergence de solutions de massification partout sur le territoire</p>
<p>Modalités d'actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Pour toutes les filières:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Augmenter les capacités de stockage à proximité des grandes infrastructures permettant la massification (routes nationales, ports, terminaux ferrés...)</li> <li>○ Partager des espaces (zones, entrepôts) communs pour stocker les marchandises. Ces espaces peuvent être déjà existants ou nouveaux, et doivent être attractifs (ex: bornes de recharge). Éventuellement, faire évoluer les règlements de zones d'activités pour intégrer des espaces communs pour la massification</li> <li>○ Développer un outil numérique facilitant la massification des flux et animer cet outil</li> <li>○ Réaliser des diagnostics logistiques sur les territoires pour étudier les synergies possibles entre acteurs économiques</li> <li>○ Accompagner les solutions de massification avec un tiers neutre expert et en lien resserré avec le territoire et les potentiels utilisateur.rice.s.</li> <li>○ Oeuvrer pour lever certains freins limitant la massification comme :                 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La limitation réglementaire sur le tonnage transporté</li> <li>■ La capacité de l'infrastructure ferroviaire (cf action n°23 sur l'offre ferroviaire)</li> <li>■ La réticence au changement (ancrage sur un modèle en place)</li> </ul> </li> <li>○ Partager les bonnes pratiques appliquées ailleurs, dans d'autres entreprises de la filière, dans d'autres filières, dans d'autres territoires (via Mixenn par exemple)</li> </ul> </li> <li>● Proposition d'actions spécifiques pour la filière agri-agro             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mener un travail avec les clients pour adapter les horaires, contrats, cahiers des charges...</li> <li>○ Assurer l'engagement des entreprises industrielles à massifier en interne entre filiales / sites si c'est pertinent</li> </ul> </li> <li>● Propositions d'actions de la filière construction :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Avoir une zone logistique dédiée sur tous les chantiers sans exception</li> <li>○ Stocker et donner plus de souplesse (moins de flux tendus), de visibilité et de délais</li> </ul> </li> </ul>

	Des actions spécifiques pour la filière déchets pourraient également être imaginées
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des lieux permettant la massification des flux pérennes émergent sur le territoire (oui/non)</li> <li>• Sur les chantiers de construction / BTP, des lieux permettant de massifier les flux sont systématiquement identifiés et utilisés (oui/non au 1er janvier 2027)</li> <li>• Au moins 10 entreprises ont produit des retours d'expérience diffusés largement suite à la massification de leurs volumes en interne ou via des transports massifiés (au 1er janvier 2027)</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l'action	Fédérations et groupements professionnelles (BRETAGNE SUPPLY CHAIN, FFB, CAPEB, GIE Chargeurs Pointe de Bretagne...) Rouxel Stockage
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : AFT Bretagne, BRESTPORT, COOPERL, DACHSER, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, GS1 France, LEGENDRE CELTIC, ORTB, QUEGUINER MATERIAUX, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, SOLINA, UNICEM</p> <p><i>EPCI, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS BIGOUDEN SUD, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE</p> <p><i>Etat</i> : ADEME, DREAL</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction de l'environnement, Direction des ports, Directions d'Espace Territorial</p>

## Décarbonation Routier

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

Constat partagé / État des lieux	<p>Les clichés et idées reçues peuvent vite freiner l'adoption d'énergies alternatives au gasoil, par celles et ceux qui gèrent des activités de transport de marchandises. Ces énergies sont nombreuses et leur pertinence dépend des usages : électrique, bioGNV, biocarburants (B100, HVO, xTL, etc.), hydrogène...</p> <p>Pour mieux appréhender l'intérêt d'intégrer des énergies alternatives dans les solutions de transport actuelles, les parties prenantes ont identifié<sup>4</sup> les informations clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Présentation neutre et objective des offres existantes et des possibilités offertes (compatibilité des produits, temps de livraison, technique), des spécificités par énergie et par usage (avantages, risques...)</li> <li>• Comparatif financier et écologique selon les moyens de transport</li> <li>• Retours d'expérience des entreprises plus matures ou avancées sur le sujet</li> <li>• Liste des étapes de la démarche et modalités de la transition</li> <li>• Acteurs et interlocuteurs (offreurs, accompagnements et aides...)</li> <li>• Obligations réglementaires et identification des besoins réels des clients</li> </ul>
----------------------------------	---

<sup>4</sup> Lors des ateliers de co-construction de cette feuille de route, janvier 2025

	<p>Des dispositifs répondent déjà tout ou partie à cette action. Par exemple, le programme Mixenn, en Bretagne, fournit déjà gratuitement et à tous des informations régulières, objectives et actualisées pour éclairer les décisions d'utilisateurs potentiels d'énergies alternatives. Financé par l'ADEME, le Conseil Régional et la DREAL Bretagne ainsi que par des acteurs privés, ce dispositif est porté par Bretagne Supply Chain.</p> <p>Il s'agit donc de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pérenniser ce dispositif, d'en accroître le rayonnement et l'envergure en développant des relais pour diffuser l'information</li> <li>● Développer en parallèle une offre de formation pour faciliter l'adoption des énergies alternatives</li> </ul>
Ambition	<ul style="list-style-type: none"> <li>● S'appuyer sur Mixenn pour développer la production d'informations neutres et de retours d'expériences sur les énergies alternatives</li> <li>● Déployer des formations dédiées aux utilisateurs potentiels d'énergies alternatives</li> </ul>
Modalités d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Poursuivre la promotion des solutions existantes par leurs opérateurs respectifs via la presse, les réseaux sociaux, les salons professionnels, etc.</li> <li>● Pérenniser et promouvoir le programme Mixenn et son site Internet, source d'informations fiables et exhaustives (<i>offres existantes et potentielles, acteurs et interlocuteurs, réglementation, retours d'expérience, fiches outils sur les solutions alternatives au diesel et à la route, événements de partage d'informations et de co-construction de solutions logistiques pertinentes, échanges avec les têtes de réseaux et fédérations professionnelles</i>)</li> <li>● Développer des formations adaptées aux besoins des futurs utilisateurs d'énergies alternatives, intégrant les enjeux de maintenance. Ces modules peuvent constituer des formations continues et/ou être intégrés dans les formations initiales en transport, logistique et supply chain.</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Le dispositif Mixenn poursuit la production et la diffusion de données à destination d'un large public d'utilisateurs potentiels</li> <li>● Des formations sont dispensées en Bretagne sur les énergies alternatives (oui/non) et au moins 75% des participant.e.s sont satisfait.e.s</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l'action	REGION BRETAGNE (Direction de la formation), BRETAGNE SUPPLY CHAIN,
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : ABEA, BHR, Bretagne NEXT, C2EF, CARRIERE S.C.B., EDF, Energéticiens, ESLI (GIP CEI), FLEXIMODAL, GRDF, O2M, Organismes de formation, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, GROUPE LE GOFF, UNION TLF, UNPG</p> <p><i>EPCI, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BAUD COMMUNAUTE, COMMUNAUTE DE COMMUNES ARC SUD BRETAGNE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, COMMUNAUTE DE COMMUNES DU KREIZ BREIZH, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEN MONTAUBAN, MONTFORT COMMUNAUTE, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE, VITRE AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction de l'environnement, Direction des Ports, Directions d'Espace Territorial</p> <p><i>Etat</i> : ADEME, DREAL</p>

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

<p>Constat partagé / État des lieux</p>	<p>L'avitaillement en énergies alternatives doit être structuré en réseaux adaptés aux besoins des utilisateur.rice.s, dans les territoires urbains mais aussi ruraux.</p> <p>La vision des besoins en énergies alternatives aux énergies fossiles est globalement partagée par les acteurs régionaux<sup>5</sup> : à moyen terme, le diesel va perdurer, les biocarburants devraient continuer de se développer, l'électrique se développe fortement, le bioGNV est une énergie de transition et une opportunité pour la Bretagne, l'hydrogène n'est pas encore mature, tout comme l'ammoniac. Des réseaux d'avitaillement spécifiques cohabitent déjà, à des degrés de maturité différents. Il s'agit de suivre ces besoins pour déployer des réseaux d'avitaillement adaptés aux usages.</p> <p>Des besoins spécifiques en infrastructures d'avitaillement ont été identifiés notamment en Centre Bretagne.</p> <p>Par ailleurs, des questions doivent être abordées, comme celle du partage des solutions (cuves de biocarburants, bornes électriques...), de l'organisation logistique et du montage des projets.</p> <p>Des spécificités ont été observées dans le secteur de la construction et du bâtiment, pour les artisans :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Importance de l'électrification des véhicules des artisans et développement à prévoir des bornes associées</li> <li>● Développement des bornes de recharge électrique à domicile pour les salariés du secteur du bâtiment et définition des modalités de déploiement (prise en charge du coût d'installation, évolution des avantages en nature...)</li> </ul>
<p>Ambition</p>	<p>Planifier, déployer et faire évoluer le réseau d'avitaillement en énergies décarbonées adapté aux territoires et aux besoins des acteurs</p>
<p>Modalités d'actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Etudier la cartographie des flux (action n°5) et des sites logistiques et industriels pour caractériser les besoins en solutions d'avitaillement ; mener une étude de marché sur les besoins à un niveau local</li> <li>● Identifier les besoins des acteurs économiques en termes d'énergies alternatives (nature de l'avitaillement, lieux d'implantation des infrastructures) et de leur évolution prévue</li> <li>● Elaborer une stratégie de déploiement de bornes de recharge électriques en entreprise et sur les zones logistiques, en cohérence entre public et privé</li> <li>● Développer la production de puissance électrique dans le cadre de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie et du SRADDET (éoliennes en mer...)</li> <li>● Poursuivre l'implantation de stations d'avitaillement en énergies alternatives (bornes de recharge électriques, bioGNV, hydrogène) dédiées aux utilitaires et aux poids lourds sur le territoire, notamment en centre Bretagne et sur les axes structurants</li> <li>● Mener une réflexion territoriale, organisationnelle, juridique et financière autour du partage des solutions d'avitaillement entre acteurs (cuves de biocarburants, bornes de recharge électrique...)</li> <li>● Travailler sur les mécanismes de stabilisation des prix de l'électricité pour sécuriser les investissements des acteurs économiques</li> <li>● Développer des bornes de recharge électriques dédiées aux utilitaires et aux poids lourds sur les stations-services et les aires de repos existantes</li> <li>● Réfléchir au déploiement d'aides à l'investissement dans des infrastructures d'avitaillement, éventuellement partagées entre acteurs</li> <li>● Poursuivre la recherche sur l'opportunité du développement de l'ammoniac pour les modes massifiés et les engins lourds à long terme</li> </ul>

<sup>5</sup> Vision partagée lors des ateliers de co-construction de cette feuille de route en janvier 2025

Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	Les usagers sont satisfaits de l'implantation et de l'accessibilité des réseaux de bornes de recharges électriques, stations bioGNV et hydrogène, et cuves de bio-carburants (au 1er janvier 2029)
Pilotes de tout ou partie de l'action	DREAL, Syndicats Départementaux d'Energie, EDF, FNTR
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : BRESTPORT, Bretagne NEXT, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, C2EF, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, GRDF, ORTB, QUEGUINER MATERIAUX, ROUXEL STOCKAGE, GROUPE LE GOFF, UNPG</p> <p><i>EPCI, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BAUD COMMUNAUTE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS BIGOUDEN SUD, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Etat</i> : ADEME</p>

## Décarbonation Ferroviaire

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

Constat partagé / État des lieux	<p>Le poids des habitudes, les clichés et idées reçues peuvent vite freiner le report modal du transport routier au transport ferroviaire.</p> <p>Pour mieux appréhender l'intérêt du transport ferroviaire dans les solutions transport actuelles, les parties prenantes ont identifié<sup>6</sup> les informations clés suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Présentation des offres existantes et des possibilités offertes (compatibilité des produits, temps de livraison...), informations techniques, risques éventuels (retard...)</li> <li>● Comparatif financier et écologique selon les moyens de transport</li> <li>● Acteurs et interlocuteurs, accompagnements et aides financières</li> <li>● Obligations réglementaires</li> <li>● Retours d'expérience des entreprises plus matures ou avancées sur le sujet</li> <li>● Étapes de la démarche et modalités de la transition</li> </ul> <p>Des dispositifs répondent déjà en tout ou partie à cette action :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Par exemple, le programme <i>Mixenn</i>, en Bretagne, fournit déjà gratuitement et à tous des informations régulières, objectives et actualisées pour éclairer les décisions d'utilisateurs potentiels sur le report modal vers le fer. Financé par l'ADEME, le Conseil Régional et la DREAL Bretagne ainsi que par des acteurs privés, ce dispositif est porté par Bretagne Supply Chain.</li> <li>● <i>Be Modal</i>, le seul opérateur rail-route pour les marchandises aujourd'hui en Bretagne (Rennes/ Lille - Lyon - Nancy) se mobilise également pour répondre aux questions et pour présenter la solution et évaluer la faisabilité d'un projet de report modal depuis ou vers la Bretagne.</li> </ul>
----------------------------------	---

<sup>6</sup> Lors des ateliers de co-construction de cette feuille de route, janvier 2025

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● La <i>stratégie pour le fret ferroviaire en Bretagne</i> "Faire fer" recommande également un travail approfondi sur la gouvernance du fret ferroviaire. Une étude en cours devra également éclairer cette action de promotion du mode ferroviaire.</li> </ul>
Ambition	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Pérenniser les dispositifs existants, et notamment Mixenn, d'en accroître le rayonnement et l'envergure en développant des relais pour diffuser l'information.</li> <li>● Développer une offre de formation pour faciliter le passage au ferroviaire pour les chargeurs</li> </ul>
Modalités d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Pérenniser et promouvoir le programme Mixenn et son site Internet, source d'informations fiables et exhaustives (<i>offres existantes et potentielles, acteurs et interlocuteurs, réglementation, retours d'expérience, visites et événements de partage d'informations et de co-construction de solutions logistiques pertinentes, échanges avec les têtes de réseaux et fédérations professionnelles</i>)</li> <li>● Poursuivre la promotion des solutions existantes, notamment par Be Modal via des communications dans la presse et sur les réseaux sociaux, des salons professionnels, etc.</li> <li>● Soutenir et partager les formations « savoir le fer » portées par le GNTC et développer des formations adaptées aux besoins des futurs utilisateurs du mode ferroviaire. Ces modules pourront constituer des formations continues et/ou être intégrés dans les formations initiales en transport, logistique et supply chain.</li> <li>● Clarifier le rôle de Lahaye Global Logistics et de Be Modal pour sécuriser les transporteurs routiers en termes d'offre ferroviaire sur le territoire breton</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Le dispositif Mixenn poursuit la production et la diffusion de données à destination d'un large public d'utilisateurs potentiels</li> <li>● Des formations sont dispensées en Bretagne sur le report modal</li> </ul>
Pilotes de tout ou partie de l'action	Instance de gouvernance du fret ferroviaire (Etat-Région), BRETAGNE SUPPLY CHAIN, LAHAYE
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : AFT Bretagne, BRESTPORT, ESLI (GIP CEI), O2M, ORTB, QUEGUINER MATERIAUX, SNCF Réseau, SICA ST POL, SOLINA, UNION TLF, UNPG</p> <p><i>EPCI, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEN MONTAUBAN, GOLFE DU MORBIHAN VANNES AGGLOMERATION, MONTFORT COMMUNAUTE, MORLAIX COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION, VITRE AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports</p> <p><i>Etat</i> : ADEME, DREAL</p>

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

Constat partagé / État des lieux	<p>L'État, la Région et SNCF Réseau ont mené courant 2023 une étude sur le potentiel de déploiement du fret ferroviaire en Bretagne. Elle a permis de dresser un diagnostic, d'identifier le potentiel de report modal et de définir les mesures pour répondre aux besoins sur le territoire.</p> <p>En Bretagne, le trafic ferroviaire de marchandises représente 1,2 million de tonnes transportées par an, soit une part modale de 1,4%, alors que la moyenne nationale</p>
----------------------------------	--

	<p>s'établit à environ 9%. Les flux sont par ailleurs peu diversifiés et composés essentiellement de céréales pour l'alimentation animale entre la Bretagne et la région Centre.</p> <p>Le territoire breton présente cependant plusieurs atouts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un réseau ferroviaire circulaire qui connecte les principaux bassins d'activité et de population de la région</li> <li>• Des accès au réseau ferré nombreux et variés : 69 Installations Techniques Embranchées (ITE) dont 14 actives, 4 ports, 9 cours de marchandises, 2 chantiers de transport combiné (CTC) dont un actif à Rennes</li> <li>• Un potentiel de développement, avec des acteurs économiques ouverts au mode ferroviaire.</li> </ul> <p>Après avoir étudié plusieurs scénarios, l'État, la Région Bretagne et SNCF Réseau ont acté une trajectoire et des engagements concrets.</p>
Ambition	Renforcer une offre ferroviaire fiable pour la logistique en Bretagne, devant permettre . la compétitivité prix du report modal depuis la route et la visibilité nécessaire aux acteurs économiques
Modalités d'actions	<p><b>Conforter l'offre existante et préparer le rebond d'ici 2027</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Travaux de préservation voire développement des infrastructures existantes présentant du potentiel, avec la volonté de multiplier par 6 la part modale du ferroviaire d'ici 2050</li> <li>• Remise en état des lignes de desserte fine du territoire Auray-Saint Gérard et Vitré-Gérard (40 M€)</li> <li>• Poursuite des aménagements du Chantier de Transport Combiné (CTC) de Rennes (15 M€) pour développer l'offre de transfert route – train en proposant deux allers-retours supplémentaires par semaine</li> <li>• Recréation de l'offre « mer + fer », en réhabilitant des voies ferrées portuaires à Brest et Lorient (6 M€)</li> <li>• Remise en état des installations terminales embranchées (ITE) pour permettre l'accès au réseau ferroviaire de certaines activités (ex: granulats, 2 M€)</li> <li>• Etude en cours sur la mise en place d'une gouvernance régionale, facilitant les relations entre acteurs et examinant l'opportunité de l'installation d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité</li> <li>• Construction d'offres ferroviaires de qualité en favorisant le tracé des sillons réservés au fret et limiter les effets d'éviction du trafic.</li> </ul> <p><b>Accompagner la transition (2028-2040)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accompagnement de la connexion des infrastructures régionales aux réseaux nationaux et européens.</li> <li>• Poursuite du développement du Chantier de Transport Combiné (CTC) de Rennes.</li> <li>• Développement des accès au réseau pour favoriser la création d'installations terminales embranchées (ITE) et la mutualisation de leur usage.</li> </ul> <p><b>Développer des trafics ferroviaires pour de nouvelles filières (au-delà de 2040)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accélération du développement d'activités nouvelles.</li> <li>• Création d'un nouveau chantier de transport combiné dans l'Ouest si les trafics atteignent des volumes compatibles.</li> <li>• Etude du développement d'une navette intra-régionale pour s'adapter aux flux intrarégionaux</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	A horizon 2028, les ratios suivants sont pilotés : projets prévus / projets engagés / projets terminés et la gouvernance du fret ferroviaire est installée. Les indicateurs post 2028 seront à fixer en 2028

Pilotes de tout ou partie de l'action	REGION BRETAGNE (Direction des Ports), DREAL Bretagne, SNCF Réseau
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : BRESTPORT, COOPERL, LAHAYE, LEGENDRE CELTIC, NUTRINOE, ORTB, QUEGUINER MATERIAUX, SICA ST POL, SOLINA, UNICEM, UNPG</p> <p><i>EPCI, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEN MONTAUBAN, GOLFE DU MORBIHAN VANNES AGGLOMERATION, MORLAIX COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE,</p>

## Décarbonation Maritime

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

Constat partagé / État des lieux	<p>Le poids des habitudes, les clichés et idées reçues peuvent vite freiner le report modal du transport routier au transport maritime.</p> <p>Pour mieux appréhender l'intérêt du transport maritime dans les solutions transport actuelles, les parties prenantes ont identifié<sup>7</sup> les informations clés suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Présentation des offres existantes et des possibilités offertes (compatibilité des produits, délai et fréquence des feeders, moyens techniques...), identification des risques éventuels (délais, grèves...)</li> <li>• Acteurs et interlocuteurs, accompagnements et aides financières</li> <li>• Comparatif financier et écologique selon les moyens de transport</li> <li>• Retours d'expérience des entreprises plus matures ou avancées sur le sujet</li> <li>• Étapes de la démarche et modalités de la transition</li> <li>• Obligations réglementaires</li> </ul> <p>Des dispositifs répondent déjà tout ou partie à cette action.</p> <p>Par exemple, le programme Mixenn, en Bretagne, fournit déjà en accès libre des informations régulières, objectives et actualisées pour éclairer les décisions d'utilisateurs potentiels du transport maritime. Financé par l'ADEME, le Conseil Régional et la DREAL Bretagne ainsi que par des acteurs privés, ce dispositif est porté par Bretagne Supply Chain.</p> <p>Les ports bretons sont également des acteurs absolument clés pour promouvoir l'offre et pour répondre aux questions de potentiels utilisateur.rice.s.</p> <p>Enfin, la stratégie portuaire régionale inclut des éléments en termes de promotion des solutions maritimes qui viendront éclairer cette action de promotion du report modal vers la mer (ex: la gouvernance, vélique...).</p>
Ambition	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pérenniser les dispositifs existants, et notamment Mixenn, d'en accroître le rayonnement et l'envergure en développant des relais pour diffuser l'information.</li> <li>• Développer une offre de formation pour faciliter le passage au ferroviaire pour les chargeurs</li> </ul>
Modalités d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre la promotion des solutions existantes, notamment par chacun des ports bretons, via la presse, les réseaux sociaux, les salons professionnels...</li> <li>• Pérenniser et promouvoir le programme Mixenn et son site Internet, source d'informations fiables et exhaustives (<i>offres existantes et potentielles, acteurs et interlocuteurs, réglementation, retours d'expérience, visites et événements de</i></li> </ul>

<sup>7</sup> Lors des ateliers de co-construction de cette feuille de route, janvier 2025

	<p><i>partage d'informations et de co-construction de solutions logistiques pertinentes, échanges avec les têtes de réseaux et fédérations professionnelles)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer des formations adaptées aux besoins des futurs utilisateurs du mode maritime. Ces modules peuvent constituer des formations continues et/ou être intégrés dans les formations initiales en transport, logistique et supply chain.</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	A définir
Pilotes de tout ou partie de l'action	Ports bretons (dont BRESTPORT, EDEIS Ports de Saint-Malo & Cancale), Bretagne NEXT, BRETAGNE SUPPLY CHAIN
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : EDF, ESLI (GIP CEI), LEGENDRE CELTIC, O2M, OPCO Mobilités, ORTB, ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, UNION TLF</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, GOLFE DU MORBIHAN VANNES AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports, Direction de la mer</p> <p><i>Etat</i> : ADEME, DREAL</p>

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

Constat partagé / État des lieux	<p>En octobre 2023, la Région Bretagne a approuvé la nouvelle stratégie portuaire régionale. Elle sera déclinée dans chaque port pour permettre d'adopter des plans d'actions sur mesure. Quatre axes stratégiques ont été retenus et vont concerner les 21 ports du territoire. L'enjeu de la transition énergétique des ports incarne à lui seul le 2ème axe. Il vise à utiliser les ports comme des leviers de décarbonation. Les objectifs de réduction de gaz à effet de serre vont inévitablement amorcer une baisse d'activités dites historiques. En plus de l'enjeu écologique évident, il y a donc un enjeu indispensable de développement de l'emploi et de maintien de l'activité, en trouvant des relais de croissance aux activités historiques. Pour atteindre cet objectif stratégique, les ports doivent se positionner en pointe sur les transitions : ils devront être des espaces de production / stockage / distribution d'énergie renouvelable, à destination des usagers du port, qu'ils soient terrestres ou maritimes. La filière vélique (cabotage ou long courrier) sera un levier incontournable à mobiliser.</p> <p>Le troisième axe a pour ambition d'anticiper les grandes mutations des filières et de les accompagner dans le cadre de leur impact portuaire. La filière de la logistique doit profiter de l'inscription de la Bretagne dans le corridor atlantique du RTE-T central. La « stratégie fret » intègre les financements prévus au Contrat de Plan Etat Région 2023/2027 pour concrétiser à court terme le développement du fret ferroviaire portuaire, notamment par la remise en service des voies ferrées portuaires. A l'échelle mondiale, ces questions énergétiques amènent à anticiper des déplacements d'industries au plus proche des sources d'énergie ce qui pourrait être une chance pour la Bretagne si elle développe sa production électrique. Les ports pourront alors tirer profit de ces relocalisations en captant de nouveaux flux import-export, grâce à l'alliance des acteurs économiques et des représentants de la logistique en Bretagne.</p>
----------------------------------	--

Ambition	Permettre à la Bretagne d'utiliser ses ports comme des leviers puissants de la décarbonation de son économie mais aussi de la localisation/relocalisation d'emplois industriels sur son territoire.
Modalités d'actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>● « Au service de la transition énergétique » <ul style="list-style-type: none"> <li>● Favoriser sur foncier portuaire l'implantation des industriels et acteur.ice.s de la propulsion bas carbone, des carburants alternatifs (dont hydrogène renouvelable) et des EMR</li> <li>● Offrir des services énergétiques performants (courant de quai)</li> </ul> </li> <li>● « Se positionner en pointe sur les transitions logistiques. » <ul style="list-style-type: none"> <li>● Remettre en état les voies ferrées sur Lorient, Brest et Saint-Malo pour développer du report modal (Terre-Mer-Fer)</li> <li>● Développer des lignes maritimes bas-carbone (notamment à propulsion vélique ou avec l'hydrogène) en partenariat avec d'autres ports (petites lignes de cabotage régional, national voire international)</li> </ul> </li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Territorialisation
Objectifs mesurables / indicateurs	<p>Nombre de lignes véliques en projet / ouvertes.</p> <p>Nombre de stations de distribution de carburants alternatifs.</p> <p>Nombre d'installations de courant de quai.</p> <p>Trafic ferroviaire sur les ports.</p>
Pilotes de tout ou partie de l'action	REGION BRETAGNE (Direction des Ports), BRESTPORT
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : Bretagne NEXT, C2EF, EDEIS Ports de Saint-Malo &amp; Cancale, EDF, LEGENDRE CELTIC, NUTRINOE, OPCO Mobilités, ORTB, SICA ST POL, Sociétés d'exploitation portuaire (concessionnaires)</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS BIGOUDEN SUD, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Etat</i> : DREAL</p>

## TERRITORIALISATION

### Territorialisation Logistique urbaine et rurale

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

<p>Constat partagé / État des lieux</p>	<p>Seule région française où des démarches de concertation autour de la logistique urbaine durable ont fleuri à différents endroits du territoire, la Bretagne se distingue par la dynamique volontariste de ses collectivités et la forte mobilisation des acteurs économiques.</p> <p>Les deux métropoles bretonnes de Rennes et Brest, mais aussi les agglomérations de Quimper, Lorient, Lamballe ... ont ouvert un espace de dialogue entre les acteurs privés et publics afin de placer la logistique urbaine au cœur du développement économique, écologique et social de leur territoire.</p> <p>Les collectivités s'emparent de l'expertise et de la volonté des professionnels de la livraison pour que les villes de demain soient adaptées durablement aux activités nécessaires à l'économie de leur territoire. L'enjeu est désormais de faire perdurer ce dialogue dans lequel toutes les parties prenantes ont à gagner.</p> <p>La Région Bretagne a par ailleurs voté un plan vélo en session de mars 2025, au sein duquel l'émergence d'une filière économique se confirme, avec une place croissante de la cyclo-logistique.</p>
<p>Ambition</p>	<p>Entretenir et développer les échanges au service d'une logistique urbaine durable et poursuivre le développement de la cyclologistique</p>
<p>Modalités d'actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Accompagner la montée en compétences des élu.e.s et technicien.ne.s et promouvoir la logistique urbaine auprès des collectivités bretonnes</li> <li>● Créer et animer un lieu d'échanges entre collectivités à l'échelle régionale pour partager les bonnes pratiques de logistique urbaine et les méthodologies pertinentes (mesure des impacts, mobilisation des parties prenantes, périmètre géographique à engager...) ainsi que pour préserver la cohérence entre les villes bretonnes (ex: cohérence réglementaire)</li> <li>● Pérenniser l'animation des chartes de logistique urbaine dans le temps pour entretenir la dynamique et toujours favoriser une logistique performante et responsable, favoriser les expérimentations et le déploiement de solutions innovantes</li> <li>● Promouvoir les actions de cyclo-logistique menées sur le territoire breton (achats publics, politique foncière...) en lien avec le Plan vélo régional et le cluster inter-régional CYGO (Cycle Grand Ouest)</li> <li>● Identifier les facteurs favorisant le développement de la cyclo-logistique sur les territoires (géographique, démographique, contrainte, aide publique...)</li> <li>● Promouvoir les programmes CEE CycloCargologie et ColisActiv'</li> </ul>
<p>Autres enjeux traités par cette action</p>	<p>Compétitivité / Décarbonation</p>
<p>Objectifs mesurables / indicateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Le nombre de chartes de logistique urbaine actives et animées est d'au moins 5 (au 1er janvier 2027)</li> <li>● Un groupe de travail actif fédère les référent.e.s en logistique urbaine des EPCI bretons</li> <li>● La cyclo-logistique se développe en volume transporté sur les territoires (sa part modale a significativement augmenté entre 2025 et 2028)</li> </ul>

Pilotes de tout ou partie de l'action	EPCI engagés (InterLUD...), BRETAGNE SUPPLY CHAIN, FLEXIMODAL,
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : AFT Bretagne, BOITES A VELO BRETAGNE, C2EF, CARSAT Bretagne, CMA Bretagne, Cluster CYGO, DACHSER, ESLI (GIP CEI), GS1 France, LA POSTE, LE GUEVEL, ORTB, Pôle ID4mobility, POMONA EPISAVEURS, RENNES METROPOLE (Plan d'Alimentation Territorial), STEF TRANSPORTS, UNION TLF</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS BIGOUDEN SUD, MONTFORT COMMUNAUTE, RENNES METROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des transports et mobilités, Direction de l'aménagement, Directions d'Espace Territorial , Direction du développement économique.</p> <p><i>Etat</i> : ADEME, DREAL, CEREMA</p>

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

Constat partagé / État des lieux	<p>Les territoires ruraux sont caractérisés par un habitat et des implantations économiques diffus. L'éloignement géographique rend plus difficile la massification des volumes et donc l'optimisation des flux et des véhicules : les services logistiques aux populations et aux activités économiques doivent être adaptés. La desserte à la demande ou la mutualisation personnes/marchandises sont par exemple des pistes à creuser.</p> <p>En parallèle, on perçoit que les grands entrepôts ou espaces logistiques sont souvent situés en zones peu denses, et cette tendance s'accroît avec la raréfaction du foncier disponible. Ils sont situés à proximité d'infrastructures stratégiques (ex: entrepôts qui émergent à proximité de la RN164 suite au passage en 2x2 voies).</p> <p>Il est donc indispensable de travailler les enjeux d'aménagement du territoire de manière différenciée entre zones rurales et urbaines, tout en travaillant leur complémentarité, de façon systémique. Il est nécessaire de favoriser l'équilibre et la cohésion entre territoires urbains et ruraux au titre des activités logistiques.</p>
Ambition	<p>Favoriser la mise en œuvre de solutions logistiques adaptées aux spécificités des territoires ruraux, éventuellement innovantes.</p> <p>Favoriser l'équilibre des installations logistiques entre espaces ruraux et urbains.</p>
Modalités d'actions	<p>Des solutions logistiques adaptées aux besoins des territoires ruraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Étudier les solutions adaptées à la logistique sur les territoires ruraux à la lumière des besoins de la population et des activités économiques, dans le cadre de la mise en œuvre de la sobriété foncière (ex: ZAN).</li> <li>• Accompagner l'innovation, l'émergence et l'implantation de solutions nouvelles pour une logistique rurale durable et favoriser les expérimentations : desserte à la demande, mutualisation des flux de personnes et de marchandises...</li> </ul> <p>Equilibre des installations logistiques entre espaces ruraux et urbains</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Engager des réflexions entre le Conseil régional, l'Etat et les territoires sur l'aménagement du territoire régional et sur les enjeux d'acceptabilité d'activités logistiques, à la lumière notamment des résultats des cartographies des flux et des surfaces logistiques d'autre part (actions 5 et 29 de cette feuille de route)</li> <li>• Développer le dialogue entre territoires ruraux et urbains pour faciliter les coopérations vis à vis des activités logistiques</li> </ul>

Autres enjeux traités par cette action	Compétitivité / Décarbonation
Objectifs mesurables / indicateurs	Des solutions opérationnelles spécifiques aux enjeux de logistique rurale sont testées et/ou adoptées Des instances de dialogue existent entre les territoires bretons sur les activités logistiques (ex: conférence régionale de gouvernance du ZAN)
Pilotes de tout ou partie de l'action	Région Bretagne, DREAL, REDON AGGLOMERATION
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<i>EPCI de Bretagne</i> : BAUD COMMUNAUTE, RENNES METROPOLE <i>Région Bretagne</i> : Direction de l'aménagement du territoire, Direction des Ports, Direction des transports et mobilités, Directions d'Espace Territorial <i>Etat</i> : DREAL

## Territorialisation Favoriser le dialogue public/privé localement

### Action 28 / Structurer et animer des chartes logistiques locales

Constat partagé / État des lieux	<p>Au-delà des actions d'optimisation mises en œuvre individuellement et quotidiennement par chacun des acteurs publics et privés, et au vu de l'envergure et de la diversité des enjeux logistiques, il est important de penser le dialogue public/privé, territoire par territoire, afin de trouver les bons équilibres au bénéfice des professionnels et des territoires</p> <p>La gouvernance public-privé de la logistique à l'échelle de territoires est éprouvée depuis plusieurs années sur les zones urbaines. Une <i>Charte d'Engagement Volontaire de Logistique Urbaine Durable</i> récapitule d'ailleurs les meilleures pratiques en termes de gouvernance public-privé, de diagnostic partagé et de plan d'actions dans des agglomérations de toutes tailles. En Bretagne, Brest métropole, Quimper Bretagne Occidentale, Lamballe Terre &amp; Mer, Lorient Agglomération et Rennes Métropole sont par exemple engagées dans des chartes de logistique urbaine durable. Ce type de charte logistique pourrait se décliner sur tous les territoires, urbains ou ruraux.</p> <p>Des chartes logistiques locales associées à un plan d'actions sont donc privilégiées afin de créer sur chaque territoire les opportunités de<sup>8</sup> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Animer un lieu d'échange public / privé autour des enjeux logistiques du territoire</li> <li>• Partager la connaissance (implantations foncières et foncier disponible pouvant être dédié à la logistique, taux d'utilisation des entrepôts, cartographie des flux...) et co-construire une vision prospective de la logistique sur le territoire (vision et dynamique de la filière et des métiers à moyen et long terme, évolution des métiers, évolutions techniques et technologiques...)</li> <li>• Dialoguer localement sur l'emploi logistique, afin de mieux partager l'offre de formation dans le territoire et d'identifier les besoins en emplois et en compétences</li> <li>• Partager des retours d'expérience inspirants (logistique décarbonée, gestion du dernier kilomètre...)</li> </ul>
----------------------------------	--

<sup>8</sup> Liste établie lors des ateliers de co-construction de cette feuille de route, avec notamment les EPCI

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Faciliter la mutualisation et la collaboration entre acteurs à l'échelle du territoire (mutualisation de ressources, massification, mutualisation du transport pour la desserte du territoire, synergies...)</li> <li>● Échanger sur les leviers accessibles aux parties prenantes (techniques, réglementaires...) pour optimiser et décarboner la mobilité des biens et des marchandises sur le territoire</li> <li>● Coconstruire des solutions logistiques performantes au bénéfice des acteurs économiques et du territoire (report modal, innovation, conditions de travail)</li> </ul> <p>Le périmètre de ces chartes logistiques locales pourra varier selon le territoire<sup>9</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● périmètre thématique : degré d'approfondissement des sujets selon les spécificités, selon les dispositifs existants (régionaux ou nationaux) (ex: Territoire d'Industrie)</li> <li>● périmètre géographique, qui doit forcément être à l'échelle supra-EPCI (SCoT, Pays, bassin économique, de mobilité ou de vie, aires d'attraction des villes, aires urbaines...), mais avec des actions qui peuvent concerner des territoires plus petits (EPCI, commune).</li> </ul> <p>Ces chartes devraient utilement intégrer les structures suivantes<sup>10</sup> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Directions des EPCI concernés (Economie, Mobilités, Environnement, Aménagement)</li> <li>● Acteurs économiques du territoire gérant ou générant des flux logistiques (producteurs, industriels, transporteurs, logisticiens, distributeurs, commerçants, acteurs du réemploi, compagnies maritimes pour les EPCI insulaires...)</li> <li>● Fédérations et têtes de réseaux professionnels : fédérations métiers - transport et logistique, fédérations sectorielles, associations locales de dirigeants, unions de commerçants, Chambres consulaires (CCI, CMA, CRAB)</li> <li>● Organismes de formation</li> <li>● Services de l'Etat et de la Région</li> <li>● Éventuellement : Gestionnaires d'infrastructures (SNCF Fret et Réseau, gestionnaires de ports; Énergéticiens; Réseaux existants (PCAET, PAT...)</li> <li>● Structures régionales / extérieures pour un apport de méthodologie (ex : Bretagne Supply Chain)</li> </ul> <p>Ce travail fait, il s'agit désormais de passer à l'élaboration concrète de ces chartes</p>
<p>Ambition</p>	<p>Elaborer et animer des chartes logistiques locales, favorisant le dialogue public-privé au service du territoire et d'une logistique durable</p>
<p>Modalités d'actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● S'appuyer sur la cartographie des flux et sur celle des surfaces logistiques ainsi que sur les travaux de l'ORTB pour identifier les périmètres géographiques adaptés pour initier des Chartes Logistiques Locales</li> <li>● Faire monter en compétence les territoires pour développer de véritables « politiques logistiques » exigeantes, en nommant notamment un référent "logistique" dans chaque EPCI / à un périmètre territorial à déterminer</li> <li>● Formaliser une méthodologie pour bâtir des chartes logistiques locales</li> <li>● Créer un argumentaire à destination des acteurs publics et privés pour faciliter le déploiement de ces Chartes sur le territoire breton</li> <li>● Anticiper les ressources nécessaires, humaines et financières, pour l'animation des travaux menés dans le cadre des Chartes Logistiques Locales ; identifier des financements publics qui viendront soutenir le déploiement de ces chartes (Etat, ADEME, Région)</li> <li>● S'assurer des moyens humains pour l'animation et le suivi des Chartes             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Animer un réseau des Chartes Logistiques Locales pour favoriser le partage d'expérience entre territoires, à destination notamment des animateurs locaux et planifier et coopérer entre EPCI</li> </ul> </li> </ul>

<sup>9</sup> Eléments établis lors des ateliers de co-construction de cette feuille de route, avec notamment les EPCI

<sup>10</sup> idem

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Suivre le déploiement des Chartes pour s'assurer de la cohérence des démarches menées sur le territoire</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Connaissances / Compétitivité / Décarbonation
Objectifs mesurables / indicateurs	Des chartes logistiques locales existent et sont animées régulièrement (au moins 5 au 1er janvier 2027, incluses les chartes de logistique urbaine; au moins 8 au 1er janvier 2028) Des actions concrètes associées aux chartes sont mises en œuvre. Les contributeurs initiaux des différentes chartes au moment de sa signature sont satisfaits du dispositif 2 ans après.
Pilotes de tout ou partie de l'action	EPCI de Bretagne, Etat (Directions Départementales des Territoires et de la Mer)
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : AFT Bretagne, BOITES A VELO BRETAGNE, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, C2EF, CARSAT Bretagne, CMA Bretagne, FFB, GROUPE GARNIER, LA POSTE, ORTB, POMONA EPISAVEURS, SICA ST POL, STEF TRANSPORTS, UNICEM, UNPG</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, MORLAIX COMMUNAUTE, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE, PONTIVY COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE, RESEAU DES PAT BRETAGNE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> Direction des Ports, Directions d'Espace Territorial, Direction environnement, Direction de l'économie, SP3E</p> <p><i>Etat</i> : DREAL Bretagne, SGAR, ADEME, CEREMA</p>

## Territorialisation Organiser la logistique sur le territoire

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

Constat partagé / État des lieux	<p>Les entrepôts logistiques sont des pivots de l'organisation des flux logistiques sur le territoire. Leurs capacités et leurs emplacements sont absolument déterminants sur la performance logistique en termes économiques (productivité, réactivité...), environnementaux (mutualisation et massification des flux, kilomètres parcourus) et sociaux (dégradation des conditions de travail dans des entrepôts inadaptés).</p> <p>La pression sur le foncier à tous les niveaux (EPCI, Région) augmentant (ex: Loi Climat et Résilience, Zéro Artificialisation Nette). Il est indispensable de définir un schéma logistique permettant d'intégrer les bons entrepôts au bon endroit, au service du territoire et de ses habitants·es. Il s'agit d'ailleurs d'une obligation dans le SRADDET (Loi Orientation et Mobilité et loi Climat et Résilience).</p>
Ambition	Élaborer un schéma territorial des entrepôts logistiques et planifier ses évolutions au service d'une logistique durable.

<p>Modalités d'actions</p>	<p>Les leviers identifiés<sup>11</sup> pour maintenir et développer les lieux de stockage adaptés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Connaître             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Élaborer une cartographie fine des entrepôts à l'échelle du territoire breton, prenant modèle sur le travail prospectif du foncier logistique en Ile-et-Vilaine, mené par l'Audiar en 2023, avec le soutien de l'Etat, et recensant toutes les surfaces logistiques. Cette cartographie peut être menée par les agences de développement et/ou étayée de diagnostics territoriaux des surfaces logistiques actuelles</li> <li>○ Définir les besoins de surfaces adaptées aux flux, aux localisations, aux territoires, aux usages et aux bassins d'emploi (ex: accès via des solutions multimodales, réseaux d'avitaillement des flottes de véhicules...)</li> <li>○ Intégrer des analyses environnementales multicritères à l'échelle de la chaîne logistique pour évaluer la pertinence de l'implantation d'un entrepôt.</li> <li>○ Visibilité réglementaire</li> <li>○ Visibilité politique à l'échelle régionale / supra-EPCI / EPCI</li> <li>○ Former et informer les parties prenantes : EPCI, professionnels (voire même consommateurs)</li> <li>○ Elargir la définition au maillage d'entrepôt à l'échelle urbain pour favoriser le rapprochement des lieux de distribution et de consommation auprès des collectivités : promotion des démarches de sobriété en matière d'infrastructure, promotion de la planification des enjeux logistique dans le volet commerce au niveau des collectivités</li> <li>○ Etudier le maillage de petit entreposage en cœur de ville pour faciliter le recours à la cyclo logistique ou de petit véhicule électrique pour travailler sur le dernier km</li> </ul> </li> <li>● Dialoguer             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Entre toutes les parties prenantes (professionnels, EPCI, Région Bretagne) pour :                 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ construire une vision partagée du foncier et de l'immobilier logistique</li> <li>■ déterminer une liste de critères et de règles en matière d'implantations foncières et de compacité des entrepôts permettant d'orienter les projets à venir et ainsi de guider toutes les parties prenantes</li> </ul> </li> <li>○ Entre EPCI, construire des stratégies de coopération pour éviter les enjeux de concurrence entre territoires, permettant de réfléchir à une échelle supra-territoriale (plusieurs EPCI) pour une implantation d'outils logistiques avec des compensations et des obligations</li> </ul> </li> <li>● Planifier             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Déterminer les surfaces logistiques à réserver et préserver au bon endroit</li> </ul> </li> <li>● Financer</li> </ul>
<p>Autres enjeux traités par cette action</p>	<p>Connaissances / Compétitivité / Décarbonation</p>
<p>Objectifs mesurables / indicateurs</p>	<p>1ère cartographie régionale existante au 1er janvier 2027 (oui/non) Un schéma précis et fin des surfaces logistiques actuelles existe, ainsi que des recommandations associées, au 1er janv. 2028</p>
<p>Pilotes de tout ou partie de l'action</p>	<p>REGION BRETAGNE (Direction de l'aménagement), DREAL, Datagences (agences d'urbanisme), ROUXEL STOCKAGE</p>
<p>Contributeurs déjà identifiés (à compléter)</p>	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : AFILOG, AFT Bretagne, BRESTPORT, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, C2EF, QUEGUINER MATERIAUX, SICA ST POL</p>

<sup>11</sup> Lors des ateliers de co-construction de cette feuille de route, avec notamment les EPCI

	<p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : BAUD COMMUNAUTE, BREST METROPOLE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS BIGOUDEN SUD, COMMUNAUTE DE COMMUNES SAINT MEEN MONTAUBAN, COMMUNAUTE DE COMMUNES VAL D'ILLE AUBIGNE, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Directions d'Espace Territorial, Direction de l'économie, Direction de l'aménagement</p>
--	---

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

<p>Constat partagé / État des lieux</p>	<p>Les activités logistiques sont directement soumises aux évolutions des tendances de consommation : digitalisation et e-commerce, circuits courts et consommation locale, développement des emballages réutilisables, transition écologique, vieillissement de la population et croissance démographique...</p> <p>Il est donc indispensable aux activités logistiques de s'adapter rapidement et donc d'intégrer les innovations, qu'il s'agisse d'innovations techniques ou organisationnelles.</p> <p>Pour favoriser et promouvoir l'innovation et les solutions durables en logistique, plusieurs acteurs clés sont identifiés<sup>12</sup> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les réseaux professionnels (Bretagne Supply Chain, Mixenn, ESS), les agences d'urbanisme et de développement économique (Bretagne NEXT...), les technopoles</li> <li>• Les EPCI : services de développement économique, environnement (via PCAET), réseau des PAT...</li> <li>• Les institutionnels (ADEME)</li> </ul> <p>Plusieurs modèles logistiques doivent encore trouver une plus grande pertinence économique, environnementale et sociale sur les territoires. C'est le cas par exemple des projets alimentaires territoriaux, des circuits courts, des emballages (levier d'optimisation des chargements et gestion logistique des emballages), de la logistique des îles ou encore de la logistique des déchets. Bien sûr, ces sujets font également l'objet de projets nationaux ou européens (ex: le réseau mixte technologique). Mais des solutions doivent être testées et trouvées sur le terrain. Cette phase fragile pendant laquelle des modèles logistiques innovants émergent doit donc être soutenue et accompagnée.</p>
<p>Ambition</p>	<p>Identifier et favoriser le développement d'innovations à un échelon local au service d'une logistique durable</p>
<p>Modalités d'actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S'appuyer sur les chartes logistiques locales (action n°28) pour             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ partager mieux les innovations et les retours d'expérience de solutions pertinentes, sur le territoire ou sur d'autres territoires</li> <li>○ mieux connaître les interlocuteurs locaux, leurs besoins et leur capacité à proposer des innovations au territoire</li> </ul> </li> <li>• Monter en compétences sur le sujet logistique, en identifiant un.e "réfèrent.e logistique" dans les EPCI afin de disposer de davantage de temps et de ressources à accorder au sujet et faire du lien avec l'écosystème et d'autres territoires</li> <li>• Poursuivre la veille et le partage d'information sur les solutions innovantes en logistique (ex: Bretagne Supply Chain...)</li> <li>• Faciliter l'émergence de projets innovants et les accompagner</li> </ul>

<sup>12</sup> Lors des ateliers de co-construction de cette feuille de route début 2025

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer les conditions d'expérimentations des solutions innovante sur le territoire breton</li> </ul>
Autres enjeux traités par cette action	Gouvernance & Connaissances / Compétitivité / Décarbonation
Objectifs mesurables / indicateurs	<p>Les chartes locales intègrent l'innovation comme un des axes de travail au service d'une logistique durable</p> <p>Des référents logistiques dans les EPCI favorisent l'innovation sur leur territoire</p> <p>Les dispositifs d'accompagnement à l'innovation (BDI, fédérations professionnelles...) sont adaptés</p>
Pilotes de tout ou partie de l'action	ADEME
Contributeurs déjà identifiés (à compléter)	<p><i>Professionnels et leurs représentants, notamment</i> : ABEA, Bretagne NEXT, BRETAGNE SUPPLY CHAIN, C2EF, CARSAT Bretagne, CMA Bretagne, ESLI (GIP CEI), Fédérations professionnelles, FFB, GS1 France, LAHAYE, LA POSTE, PIGEON CARRIERES, POLYVIA Bretagne, POMONA EPISAVEURS, QUEGUINER MATERIAUX, RENNES METROPOLE (Plan d'Alimentation Territorial), ROUXEL STOCKAGE, SICA ST POL, SOLINA, STEF TRANSPORTS, UNPG</p> <p><i>EPCI de Bretagne, notamment</i> : AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE, BAUD COMMUNAUTE, COMMUNAUTE DE COMMUNES BELLE-ILE, COMMUNAUTE DE COMMUNES DU KREIZ BREIZH, COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS BIGOUDEN SUD, MONTFORT COMMUNAUTE, MORLAIX COMMUNAUTE, PAYS DE CHATEAUGIRON COMMUNAUTE, REDON AGGLOMERATION, RENNES METROPOLE, RESEAU DES PAT BRETAGNE, SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMERATION</p> <p><i>Région Bretagne</i> : Direction des Ports, Direction de l'Environnement, Direction de l'aménagement</p> <p><i>Etat</i> : DREAL</p>