

Commission "Dynamiques territoriales et mobilités"

Rapporteurs : Frédéric ÉTÈVE et Jean-Luc PELTIER

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Feuille de route régionale de la mobilité des biens et marchandises (fret & logistique) »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Le transport de marchandises est un enjeu stratégique pour l'économie bretonne, l'aménagement du territoire et la souveraineté industrielle de la région. Les lieux de production et espaces de consommation se sont significativement éloignés et éparpillés ces quarante dernières années. Prises dans des flux mondialisés, les chaînes logistiques actuelles se sont en effet fortement complexifiées et accélérées, subissant des mouvements d'optimisation, de fragmentation et de flux tendus croissants. La Bretagne n'échappe pas à ces évolutions. Ces chaînes logistiques ont révélé leurs fragilités lors des crises récentes (pandémie de Covid 19, guerres et tensions géopolitiques, crise climatique...). Leur fonctionnement doit être réinterrogé pour maintenir la compétitivité des entreprises et secteurs industriels bretons, et aussi relever le défi humain que représente le manque d'attractivité des métiers de la logistique tout en veillant à la nécessaire adaptation des formations dans cette filière en pleine mutation.

Dans ce contexte, l'organisation de la logistique impacte fortement le bilan carbone de la Bretagne alors même que le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) prévoit une baisse significative de la consommation de produits énergétiques, avec une réduction attendue de 47 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) concernant le seul transport de marchandises, singulièrement très carboné en Bretagne.

Face à l'ensemble de ces enjeux, le Président du Conseil régional a souhaité l'élaboration d'une feuille de route logistique avec l'ensemble des acteurs institutionnels, acteurs professionnels, ceci dans la continuité de l'élaboration de la Stratégie régionale des transitions économique et sociale (SRTES), du SRADDET, et du volet mobilités du Contrat de plan Etat-Région (CPER) et de la stratégie portuaire.

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

- La gouvernance et la connaissance ;
- La compétitivité ;
- La décarbonation ;
- La territorialisation.

Cette feuille de route se veut fédératrice, collective et structurante, couvrant l'ensemble du territoire breton, portée tant par ses acteurs publics que ses acteurs privés.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

En 2014, le CESER avait accueilli favorablement la démarche initiant le Plan régional d'actions logistique (PRAL). Bien que cela ne soit pas de sa compétence, le Conseil régional semblait vouloir prendre « à bras le corps » l'épineux problème d'une logistique organisée essentiellement sur des modes de transports carbonés. Plus de dix ans après cette initiative, le CESER constate avec regret que les flux de biens et de marchandises demeurent, à date, de très loin l'apanage du mode routier (94,5 %) et de façon marginale maritime, ces deux modes ayant recours exclusivement aux énergies fossiles, ce que souligne d'ailleurs cette nouvelle feuille de route logistique.

De longue date, notamment dans son avis sur le PRAL en 2014 mais aussi sur les budgets primitifs (BP), le CESER souligne cette singularité bretonne et la nécessité de réorienter le transport de biens et de marchandises vers des solutions décarbonées et notamment vers le ferroviaire, dont la part modale demeure trop marginale et a même diminué factuellement. Le CESER considère que l'efficacité de cette démarche emporte avec elle la nécessité de réfléchir à la relocalisation d'activités industrielles dont on peut penser qu'elles ont été délaissées par les pouvoirs publics alors que cet enjeu est pourtant essentiel à notre souveraineté¹.

Concernant cette nouvelle feuille de route logistique, le CESER partage largement le constat établi par le Conseil régional mais s'étonne toutefois qu'il soit encore fait référence à la périphéricité de notre région comme d'un handicap, car là encore cette situation n'est pas nouvelle et n'est pas près d'évoluer, compte tenu de l'organisation mondiale du commerce et de la course au gigantisme des porte-conteneurs qui privilégie les ports du nord de l'Europe.

S'il est incontestable que le mode routier domine en Bretagne notamment du fait de la situation géographique de la région, pour le CESER la gratuité des routes n'y est pas totalement étrangère, celle-ci étant une composante importante de l'économie régionale. En Bretagne, les marchandises prennent donc très majoritairement la route, induisant un coût environnemental loin d'être neutre puisque le transport routier de marchandises représente le 4^{ème} poste d'émissions de GES en Bretagne - comme le souligne ce dossier.

Dans le même temps, les réformes ferroviaires ont initié la mise en œuvre de « redevances d'utilisation des infrastructures », bien que très inférieures à celles relatives aux transports des voyageurs, mais qui augmentent de fait l'avantage concurrentiel du transport routier par rapport au transport ferré ce qui contraint les tentatives de report modal. Pour le CESER, il y a là une contradiction, éludée par ce dossier, mais qui nécessite pourtant des actions fortes et ambitieuses, notamment de l'Etat, pour rééquilibrer le modèle économique de chacun des modes de transport.

L'évolution des habitudes de consommation ces dernières décennies, avec le développement des achats en ligne, fait exploser le trafic de marchandises, faisant croître significativement la circulation des véhicules légers qui pèsent lourdement dans le bilan de GES du secteur. Dans le même temps, de nombreux observateurs font d'ailleurs état d'une baisse significative du volume transporté par véhicule mais pour autant les flux routiers de marchandises en Bretagne ne baissent pas, notamment en raison des modalités de livraison pratiquées par certains opérateurs sur internet.

Si le CESER partage la nécessité de s'engager vers plus de sobriété, changer les habitudes de consommation ne va pas être simple. Il relève que les politiques économiques dans notre pays et les arbitrages de l'Etat et du Conseil régional apparaissent contradictoires avec cette nécessaire sobriété, faisant la part belle aux projets routiers et/ou à l'implantation de nouvelles plateformes logistiques qu'envisage la feuille de route, ce qui peut paraître totalement incohérent avec l'atteinte des objectifs fixés par le SRADDET et le Zéro artificialisation nette (ZAN) et un scénario de sobriété.

Dans ce cadre, et comme le souligne le Conseil régional dans ce dossier, les responsabilités pour atteindre ces objectifs et tendre vers un scénario de sobriété de la consommation de produits énergétiques et *in fine* réduire l'impact environnemental du transport de biens et de marchandises nécessite un engagement réel et sincère de tous les acteurs tant institutionnels que professionnels.

En ce qui concerne « la vision régionale » proposée dans ce dossier, le CESER dans [son avis sur le volet mobilité du CPER 2023-2027](#), soulignait l'effort d'investissements contractualisés avec l'Etat sur son volet transport ferroviaire de marchandises. Pour rappel, ce sont 64 M€ d'investissements sur les installations ferroviaires prévus au CPER dans le cadre de la programmation actuelle, ce qui est sans précédent. Néanmoins, le CESER relève que le sous-investissement ces dernières décennies dans le fret, en Bretagne comme en France, est un des marqueurs d'une logistique essentiellement tournée vers la route. De nombreuses installations ferroviaires ont été purement et simplement abandonnées, qui pourtant avaient un rôle à jouer pour redéployer le fret ferroviaire sur la région. Pour

¹ [Industrie\(s\) en Bretagne : quel\(s\) modèle\(s\) pour entrer dans les transitions ? - CESER Bretagne](#)

le CESER, multiplier par six la part modale du train d'ici 2050, comme le souhaite le Conseil régional, nécessite des investissements majeurs sur les infrastructures, ce que soulignait déjà le CESER dans son avis sur le PRAL. Le corollaire d'un redéploiement du ferroviaire demeure le raccordement de tous les territoires disposant historiquement d'infrastructures ferroviaires. A ce jour les modalités de financement de leurs remises à niveau restent un sujet crucial mais à ce stade sans réponse. En dépit des multiples réformes ferroviaires ces dernières décennies, aucune solution ne se dessine à long terme pour pérenniser le financement de leur remise à niveau, ce que confirme d'ailleurs l'issue de la dernière conférence de financement des infrastructures.

Ainsi et comme le soulignait le CESER dans ses précédents avis, le sujet du traitement des infrastructures demeure un enjeu de taille en Bretagne, qu'écluse totalement le bordereau. Pour exemple, le sujet du RTE-T, est insuffisamment cité dans le document alors que cela constitue une opportunité tant pour le port de Brest que pour décarboner les flux de transports marchandises en Bretagne.

2.1. Sur les enjeux de gouvernance et de connaissances

Aux yeux du CESER, l'articulation de ce plan régional autour de 4 items est une structuration intéressante. Cela permet d'appréhender plus aisément les tenants et aboutissants d'une logistique plus vertueuse tant d'un point de vue social, environnemental qu'économique.

Concernant les 30 actions que contient ce plan, le CESER aurait apprécié connaître les objectifs réels pour chacune d'entre elles car la lecture du document reste très floue de ce point de vue.

Le CESER partage l'idée de diffuser les données pour permettre une meilleure appropriation des enjeux via notamment l'Observatoire régional du transport en Bretagne (ORTB). Néanmoins, cela nécessite des moyens pour ce dernier, qui ne sont pas évoqués dans le document. Compte-tenu de la complexité de la tâche, cela paraît incontournable.

En revanche, les enjeux relevés dans le document sur cette partie apparaissent une fois de plus très contradictoires. Le CESER salue l'idée d'une gouvernance partagée, mais relève qu'à ce jour aucune référence n'est faite aux organisations de représentants des salariés alors même que les enjeux d'emplois, de compétences et donc de formations sont une des conditions de la réussite de ce plan. Le dossier prévoit aussi la prise en compte des sujets « *santé et conditions de travail* » qui sont des composantes majeures de la « *montée en compétences* » des entreprises bretonnes, ce que partage largement le CESER. C'est un des principaux écueils de la démarche et le CESER souhaite que les salariés et leurs représentants dans les entreprises soient associés à cette démarche.

2.2. Sur les enjeux de décarbonation

Sur le volet décarbonation, la hausse des flux envisagés, l'implantation de nouvelles installations logistiques, tout comme la production de bio-carburants prennent le contre-pied de cet objectif. La Bretagne demeure une région où la consommation d'hydrocarbures, sous toutes ses formes, demeure problématique tant pour son économie que pour l'environnement. C'est aussi pour le CESER une véritable question de souveraineté pour notre région. Aussi, le modèle très productif de l'agro-industrie notamment, essentiellement tourné vers l'export, et le niveau global des flux routiers ne sont malheureusement pas sans générer de nuisances environnementales. Pour le CESER, réorienter la consommation énergétique vers des solutions biosourcées risque de générer des conflits d'usage voir même de se confronter aux objectifs fixés par le SRADDET et les objectifs ZAN.

Le CESER apprécie néanmoins l'ambition de « *Développer et maintenir le fret ferroviaire, décarboner et développer le fret maritime* » qui sont des solutions incontournables de décarbonation.

2.3. Sur les enjeux de territorialisation de la logistique

Concernant le volet territorialisation de cette feuille de route logistique, le CESER partage la nécessité d'appréhender la question des implantations au plus près des besoins des territoires. Les solutions douces de

logistiques urbaines voire périurbaines, et même rurales (vélos cargos, véhicules intermédiaires...) doivent être promues et soutenues. La démarche doit s'appuyer sur la mise en œuvre de solutions complémentaires plutôt que de jouer la carte de la concurrence entre les modes qui a conduit à la situation actuelle. C'est pour le CESER une des clés de la réussite de la mise en œuvre de cette feuille de route.

2.4. Sur le volet compétitivité

D'une part, sur les aspects emploi-formation de cette feuille de route, le CESER souhaite que la conférence sociale régionale y soit associée. Pour lui, les représentants tant professionnels que de salariés sont incontournables pour esquisser des solutions partagées et répondre à l'enjeu d'attractivité de la filière.

D'autre part, le CESER partage la nécessité exposée de rationaliser les flux mais là encore s'interroge sur la méthode et les moyens pour y parvenir qui ne sont pas évoqués dans le document.

2.5. Conclusion

Pour conclure, le CESER considère que cette feuille de route permet d'envisager des solutions intéressantes de reports modaux des flux routiers de marchandises. Néanmoins reste posée la question des moyens et des objectifs par item qui semblent totalement éludés dans le document.

Pour le CESER, cette nouvelle feuille de route constitue une opportunité pour envisager un système logistique situé dans un environnement de coopération entre les modes de transports au service de l'intérêt général. Si l'ambition publique semble réelle, la réussite tiendra aussi à l'engagement de toutes les parties prenantes, acteurs institutionnels (Etat, Région, EPCI...) mais aussi professionnels tant côté transporteurs que chargeurs, ainsi que les gestionnaires des différentes infrastructures (ferrées, routières, portuaires).

S'il lit que parmi les objectifs de cette feuille de route figure l'ambition de « *créer des ponts avec le CESER* », ce dernier aurait aimé en connaître la nature et aurait apprécié être associé dès la construction de cette démarche et espère au moins l'être pour le suivi de la mise en œuvre de cette feuille de route. De ce point de vue, les réunions de la Conférence régionale de la logistique semblent appropriées.

En somme, pour le CESER, la mise en œuvre de cette « Feuille de route régionale de la mobilité des biens et marchandises » sera déterminante pour l'atteinte des objectifs fixés par le SRADDET.

Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

« Feuille de route régionale de la mobilité des biens et marchandises (fret & logistique) »

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention de Cathy VALLÉE

Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne

Je m'exprime au nom des CCI.

Le Conseil régional propose une feuille de route de la mobilité des biens et des marchandises. Plusieurs constats motivent cet intérêt pour le fret et la logistique en Bretagne : en premier lieu la compétitivité économique, compte tenu de l'éloignement des entreprises bretonnes pour leurs ventes et leurs approvisionnements par rapport aux principaux pôles de production et de consommation ; les coûts de production de nos entreprises industrielles s'en trouvent plus élevés que ceux de leurs concurrentes. En second lieu l'impact sur l'environnement de transports effectués presque intégralement par la route avec des véhicules thermiques puissants émetteurs de gaz à effet de serre.

Le sujet est en débat depuis de nombreuses années. Ainsi, par exemple, les CCI ont conduit en 2009, avec le soutien de la Région, de l'Etat et de l'Union Européenne, une importante étude qui a permis une première fois d'identifier les flux et les données économiques. Cette étude concluait à la nécessité de développer l'intermodalité entre route, fer et mer.

Pour autant, la part du transport routier n'a pas cessé d'augmenter depuis. Son faible coût relatif, compte non tenu des dégradations environnementales, sa souplesse d'usage, le faible investissement dans les alternatives modales n'ont pas permis d'inverser la tendance, malgré plusieurs tentatives du Conseil régional de relance de cette question.

La nouvelle feuille de route proposée s'appuie sur une connaissance approfondie des flux, de leurs conditions économiques et de leurs impacts. Nous souhaitons qu'elle parvienne à transformer les usages afin d'améliorer la compétitivité des entreprises industrielles bretonnes et de réduire les impacts écologiques des transports. Les CCI s'engageront en ce sens dans la mise en œuvre de cette feuille de route.

L'atteinte de ses objectifs reste néanmoins conditionnée à des évolutions voire mutations difficiles : la première est la mobilisation de tous les acteurs, en particulier des chargeurs plus habitués à des fonctionnements individuels que collectifs. Il appartient à la gouvernance de la feuille de route de motiver et d'embarquer concrètement l'ensemble des acteurs dans la conduite de projets de transformation des usages.

Un deuxième enjeu est celui de la continuité du réseau de fret ferroviaire au-delà des frontières administratives bretonnes pour des dessertes efficaces vers les grands pôles urbains et économiques français et européens. Il implique évidemment l'opérateur national du réseau ferroviaire ainsi que les opérateurs de trafic.

Enfin, cette recherche d'amélioration de la compétitivité industrielle via les flux externes ne doit pas faire oublier que la majorité des transports de marchandises, 71%, restent infrarégionaux. C'est là que se situe une large part des gains possibles de réductions des impacts écologiques de nos transports de marchandise.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de Michel BELLIER

Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Bretagne

Je m'exprime au nom du MEDEF Bretagne, en relai de l'expertise de la FNTR Bretagne, l'une de nos fédérations adhérentes, sur l'élaboration de la feuille de route régionale de la logistique.

Tout d'abord, un constat : ce document stratégique reflète encore trop la vision des chargeurs et des industriels, et laisse une place insuffisante aux transporteurs, pourtant acteurs centraux de la chaîne logistique. Par ailleurs, le foisonnement des actions proposées – 28 au total – risque de diluer la stratégie, faute de priorisation claire. Certaines actions recoupent des dispositifs existants, d'autres empiètent sur les compétences des branches professionnelles en matière d'emploi, de formation et de santé au travail. Enfin, la transition vers l'électrique, pourtant stratégique, reste insuffisamment traitée.

Ensuite, plusieurs limites doivent être soulignées.

Il existe un risque de créer une nouvelle « couche » organisationnelle autour de Bretagne Supply Chain, alors qu'il serait plus efficace de renforcer les dispositifs existants. Certaines propositions, comme la cartographie des flux ou la mutualisation, manquent de clarté et pourraient avoir un impact direct sur l'activité des transporteurs. De plus, il faut veiller à ce que la frontière entre données publiques et données stratégiques des entreprises soit respectée.

Pour avancer, quatre priorités nous paraissent essentielles :

- La transition énergétique et l'avitaillement, avec des infrastructures adaptées aux besoins des territoires et des entreprises (Action 21).
- Le développement des énergies alternatives — hydrogène, retrofit, biocarburants — tout en accélérant le déploiement de l'électrique (Action 16).
- L'innovation et les solutions bretonnes, en soutenant les expérimentations locales et les initiatives régionales (Action 8).
- L'efficacité énergétique du transport routier, en valorisant les efforts déjà engagés par la profession (chartes CO₂, labels, trophées, sécurité routière) et en accompagnant leur montée en puissance (Action 17).

Pour être efficace, la feuille de route doit se concentrer sur ces actions structurantes, clarifier les responsabilités et s'appuyer sur les compétences existantes, plutôt que de multiplier les dispositifs. La gouvernance doit être claire, lisible, et éviter les doublons.

Enfin, rappelons-le : les enjeux liés à l'emploi, à la formation et à l'attractivité relèvent pleinement des branches professionnelles. La feuille de route régionale doit venir en appui, et non se substituer à ces actions.

Les transporteurs bretons sont pleinement engagés dans la transition énergétique et dans la modernisation de la logistique. Ils doivent être considérés comme de véritables partenaires, pas simplement comme des exécutants d'une stratégie conçue ailleurs.

Nous appelons donc à une feuille de route recentrée, cohérente et pragmatique, au service d'une logistique bretonne durable, innovante et performante, qui contribue à la compétitivité et à l'attractivité de notre région.

Je vous remercie.