



INSPIR/ actions

MAI 2021

FRET ET MULTIMODALITÉ EN BRETAGNE

**Comment en faire
un avantage économique
et territorial**

Vers une logistique pionnière

Rôle du ferroviaire

Retours d'expérience et projets de territoire





Green Cross est un réseau d'organisations non gouvernementales (ONG) de plaidoyer et de projets créé par Mikhaïl Gorbatchev en 1993, dans la continuité du Sommet de la Terre à Rio, en 1992. Présidée par Jean-Michel Cousteau, dirigée par Nicolas Imbert, Green Cross France et Territoires en est le représentant français. L'association contribue à donner des clés pour agir et accentuer la transformation écologique de nos sociétés, qu'il s'agisse d'eau et d'océan, d'alimentation, de villes et territoires durables, d'économie circulaire, de coopération et de solidarités.

www.gcft.fr | contact@gcft.fr | www.desclespouragir.fr

UNE PUBLICATION DE GREEN CROSS
FRANCE & TERRITOIRES

DIRECTION : Nicolas Imbert
COORDINATION : Olivia Mantello

UN GRAND MERCI À TOUS LES BÉNÉVOLES,
CONTRIBUTEURS ET PARTENAIRES, EN PARTICULIER :

ÉQUIPE PROJET GREEN CROSS :
Margot Coesnon, Justine Lenoire, Marine Seimandi
DIRECTION ARTISTIQUE, MISE EN PAGE
ET SECRÉTARIAT DE RÉDACTION : WE DEMAIN ÉDITIONS

CRÉDITS PHOTOS SAUF MENTIONS CONTRAIRES :
© Grenn Cross France et Territoires

CET OUVRAGE A ÉTÉ RENDU POSSIBLE
GRÂCE AU SOUTIEN DE





introduction

Une logistique pionnière en Bretagne est possible, il nous appartient de la réaliser ensemble

Au second semestre 2020, Green Cross a publié un rapport sur «le rôle du rail dans le maillage et la performance logistique, sociétale et environnementale des territoires». Dès la mise en débat de ce rapport, la Bretagne a naturellement émergé comme un ensemble de territoires à enjeux – et de pistes de solutions –, essentiel sur la thématique du transport de marchandises.

C'est pourquoi nous avons mobilisé rapidement différentes parties prenantes sur le sujet, en particulier économiques et territoriales, décidées à co-construire et à aller de l'avant. Alors que l'urgence climatique est plus que jamais d'actualité, que la reconquête de la qualité de l'air est essentielle pour les centres urbains, et que la dynamique actuelle permet, via les plans de relance, de financer des infrastructures essentielles pour la transformation de nos territoires, il était important que Green Cross puisse initier, impulser ou mettre en réseau ces dynamiques. Non seulement parce que ceci est dans l'ADN de notre organisation, créée en 1993 par Mikhaïl Gorbatchev pour accompagner une transformation écologique et humaniste concrète sur les territoires, mais également parce qu'il est important de croiser les réseaux et de mettre en valeur les acteurs et les territoires pionniers d'une transformation qui ne deviendra effective que parce nous œuvrons chacun.e en co-construction.

Ainsi, un séminaire de travail a été effectué le 15 mars 2021, de manière mixte physique et virtuelle, et dans le plein respect des contraintes sanitaires, pour préciser les territoires à enjeux et pistes de solutions identifiées dans le prochain ouvrage.

Ce n'est qu'un début... d'une part, pour concrétiser et faire vivre ce qui a émergé des présents travaux, mais également parce que ce mode de fonctionnement peut inspirer un tour de France des solutions pour une logistique marchandises plus durable, la mise à niveau d'infrastructures intermodales innovantes, ou le développement d'innovations tant dans le matériel roulant, les transbordements et chargements, que dans la prévision ou le suivi virtuel des chargements.

C'est cette approche, ces rencontres qui permettront de mettre en place les projets pionniers d'une logistique intégrée reposant entre autres sur le rail, mais également d'atteindre concrètement et rapidement les objectifs climat, énergie et biodiversité, liés à l'urgence climatique, écologique, sociale et sanitaire que nous vivons tous actuellement.

Nous vous souhaitons une excellente lecture et restons à disposition pour poursuivre les échanges.

NICOLAS IMBERT

Directeur exécutif de
Green Cross France et Territoires

imbert@gcft.fr

L'ÉVOLUTION DE LA LOGISTIQUE EN FRANCE NE CORRESPOND PAS À L'URGENCE CLIMATIQUE



Développer le fret ferroviaire permet d'apporter des réponses concrètes

Green Cross France et Territoires a publié fin 2020 son rapport *Le rôle du rail dans le maillage et la performance logistique, sociétale & environnementale des territoires*. L'objectif de ce rapport était la mise en perspective des contributions du rail à la performance logistique des territoires, dans une vision systémique – intégrant notamment performance énergétique, écologique, qualité de l'air et contributions à la ville durable.

Une mise en débat d'experts effectuée entre mai et juillet nous a permis de développer les retours d'expériences, de renforcer la mise en avant des enjeux économiques et volets d'investissement, et de préciser l'enjeu d'une meilleure prise en compte du transport combiné au sein du territoire, avec une forte mobilisation des logisticiens, des acteurs de la tech, des territoires, mais aussi des clients, incluant distributeurs et industriels.

Le résultat de ces réflexions est traduit dans les **39 propositions opérationnelles et stratégiques** de Green Cross. Elles sont structurées dans le rapport en 5 parties, comme suivent :

1. L'évolution de la logistique en France ne correspond pas à l'urgence climatique.
2. Le ferroviaire apporte des pistes de réponse pertinentes.
3. Besoin d'une forte dynamique de relance pour la mobilité périurbaine des marchandises.

4. Ancrage territorial et partenaires de filière.

5. Décider et investir pour demain.

39 propositions pour AGIR

Post-Covid, le transport de marchandises doit évoluer rapidement sur les territoires pour gagner en performance écologique et répondre aux enjeux de résilience urbaine et rurale.

En étant couplées à une intermodalité performante, les pistes de réponses apportées par le ferroviaire sont pertinentes sur les enjeux de performance carbone et environnementale, de qualité de l'air et de bruit, de sécurité sanitaire ainsi que de transparence et de performance logistique.

Pour atteindre ce potentiel, la mobilité périurbaine des marchandises a besoin d'une forte dynamique de relance, d'innovation et de développement commercial

opérationnel.

Cette dynamique de relance ne peut s'exprimer que par un ancrage territorial et des partenariats de filières forts et structurants.

Pour cela, nous avons identifié cinq dimensions complémentaires ressortent :

1. **La reconquête des centres urbains et l'évolution vers des villes résilientes**, rapidement plus durables et vivables.

2. **L'intégration terre-mer** permettant un meilleur acheminement de point à point des marchandises.

3. **Une urgence d'aménagement du territoire** en termes de compétitivité, qualité de l'air et "vivabilité" pour les riverains sur la desserte de l'arc alpin.

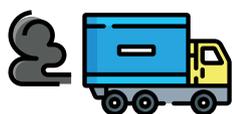
4. La mise en place d'un laboratoire d'offres innovantes, triplement performantes et multimodales.

5. **Une démarche intégrée d'accompagnement des territoires en transition** via une logistique verte, innovante et multimodale.

L'ÉVOLUTION DE LA LOGISTIQUE EN FRANCE NE CORRESPOND PAS À L'URGENCE CLIMATIQUE

PARTS MODALES

87% à 90% des citoyens de l'UE sont toujours exposés à **des niveaux de polluants atmosphériques jugés dangereux** par l'OMS EU



Le coût social du bruit en France a été évalué annuellement à **57 milliards €**

EU	FR
Route : 75 %	Route : 89 %
Rail : 19 %	Rail : 9 %
Fluvial : 6 %	Fluvial : 2 %

La part modale du ferroviaire représente 63M de trains.km, **soit la 1/2 de son volume en 2008** (142 M)



Une action ciblée, avec les 100 principaux fournisseurs des distributeurs Carrefour et Casino, pourrait réduire les coûts de **32%**, les GES de **60%**, et convertirait **50%** des volumes de la route au rail



Le ferroviaire & le maritime sont les transports les **moins impactants en tonnes de CO₂/km émises**

Avec un taux d'émission de CO₂ neuf fois inférieur à celui observé pour les autres modes de transport (routier et maritime), les bénéfices environnementaux du fret ferroviaire ne sont aujourd'hui plus à démontrer.

Pour Frédéric Delorme, « **le rendement du train est sans commune mesure avec le reste [et] c'est ce qui explique le succès qu'il rencontre dans de nombreux**

pays ». L'actuel président du pôle fret de la SNCF (Rail Logistics Europe) et ancien directeur régional de l'entreprise poursuit en précisant que ce constat vaut quel que soit le type d'énergie utilisée. Le renforcement de la part modale réservée au fret ferroviaire est ainsi un enjeu central et un levier concret de transition écologique, dans la mesure où son « **potentiel de performance énergétique ne nécessite pas 5 ans de recherche et dé-**

veloppement, mais peut être activé dès maintenant », éclaire Nicolas Imbert.

Alors que la Convention Citoyenne pour le Climat comme le plan de relance insistent sur l'urgence d'une décarbonation rapide, d'un air de qualité, et de réduire le bruit en ville, force est de constater que les avancées concrètes peinent à émerger sur le terrain.

Même comparé aux meilleures innovations technologiques, le transport par rail consommera toujours six fois moins que le transport sur bitume, parce qu'il engendre moins de frottements.



Frédéric Delorme

IL Y A BESOIN D'UNE FORTE DYNAMIQUE DE RELANCE, d'innovation et de développement commercial opérationnel

La situation actuelle en France est très paradoxale. Faute d'accès facile à des offres combinées présentant des critères de performance, de disponibilité et de prix comparables au transport routier, les chargeurs sont souvent enclins à recourir massivement à un transport tout-routier. Pourtant, celui-ci est de plus en plus négativement vécu, tant par les collectivités locales que par les citoyens. Et ce, pour des raisons de pollution (qualité de l'air, bruit) et de contribution au dérèglement climatique.

Le réalisme économique a montré que le mode de transport le plus intéressant financièrement est le train, en intégrant les co-bénéfices et les gains liés aux externalités négatives évitées, comme le rapporte par exemple Patrice Geoffron¹. Chez Fret SNCF en France, 90 % des tonnes.km sont réalisées en électrique, contre 70 % en moyenne en Europe, ce qui fait du ferroviaire le meilleur mode de transport terrestre en matière d'externalités.

La relance économique et de transformation écologique post-Covid-19 offre une opportunité nouvelle pour développer une filière logistique multimodale triplement performante (socialement, économiquement, écologiquement), via un investissement dans la performance logistique et la relance d'un fret ferroviaire, fluvial et maritime modernisé, complémentaire au transport routier.

Via l'intermodalité, agir sur les enjeux de performance écologique

Le maillage ferroviaire en Europe est à la fois l'un des plus étendus et des plus denses au monde, avec la Chine. Depuis 1998, le réseau ferroviaire français s'est contracté de -13 %, alors que le réseau routier a crû de 12 % et est aujourd'hui le plus dense d'Europe. Les interconnexions existantes sont nombreuses et maillées sur tout le territoire.

Les attentes du grand public pour remettre le rail au cœur de la mobilité de marchandises sont fortes, et exprimées. La récente Convention Citoyenne sur le Climat a réaffirmé la demande citoyenne forte pour des offres moins impactantes pour le climat et la qualité de vie que le tout-camion. Et la politique européenne, récemment actualisée, privilégie également cette voie.

La performance environnementale du transport de marchandises peut et doit s'améliorer rapidement, via l'efficacité énergétique, les renouvelables, et des flux optimisés. Le fret ferroviaire apporte des réponses rapides à la congestion routière, mais aussi à la qualité de l'air et la réduction du bruit. Ceci est couplé à un besoin d'information essentiel et grandissant pour les chargeurs, parties prenantes et territoires.

Le fret ferroviaire est particulièrement performant pour les villes portuaires et industrielles, et la congestion routière des zones urbaines

À l'échelle européenne, ce sont 94 réseaux portuaires reliés à 15 000 kms de voies et 38 aéroports, qui véhiculent 24 milliards d'euros de marchandises.

La mobilité urbaine des marchandises a besoin d'une forte dynamique de relance et d'innovation

Cette relance a besoin pour se mettre en place d'actions via 5 dimensions complémentaires :

- **la reconquête des centres urbains**, l'évolution vers des **villes résilientes**, rapidement plus durables et vivables. Les infrastructures ferroviaires en ville, qu'il s'agisse de fret ou de train, deviennent désormais pour les métropoles et pour les communautés urbaines des outils de développement essentiels, sous-utilisés pour le transport de marchandises, et à développer ou à se réapproprier;
- **une intégration terre-mer** permettant un meilleur acheminement de point à point des marchandises importées et exportées (90 % des volumes transportés et 80 % des valeurs transitent par voie maritime, via Dunkerque, le Havre, Rouen, la Bretagne, la Rochelle ou Marseille);
- **une urgence d'aménagement du territoire** au regard de la compétitivité, de la qualité de l'air et de la "vivabilité" pour les riverains sur la desserte de l'arc alpin, avec la dépollution et la décongestion des vallées alpines et de manière écologiquement et socialement responsable;
- **la création d'un laboratoire d'offres innovantes**, triplement performantes et multimodales, afin d'apporter des réponses concrètes relativement à la ruralité;
- une démarche intégrée **d'accompagnement des territoires en transition** via une **logistique verte, innovante et multimodale**.

Développer un écosystème ouvert du transport de marchandises autour du rail et de la logistique, où les camions propres ont toute leur place

Frédéric Delorme appelle à la mise en place d'un « écosystème ouvert » et se félicite à cet égard du changement de méthode (« 4F ») opéré dernièrement par l'État, suite aux premières tergiversations du plan de relance national.

Diplômé de l'École polytechnique, ingénieur des Ponts et Chaussées, il rejoint la SNCF en 1991, où il occupe successivement les postes de chef du département des ouvrages d'art, directeur de la région Bretagne, directeur commercial fret, directeur programme et produits à la direction du fret, directeur de la région Paris Sud-Est, puis directeur de l'ingénierie de SNCF Infra. En janvier 2013, il rejoint Systra en tant que directeur des opérations et membre du directoire, puis, en 2016, il devient directeur général sécurité pour l'ensemble du groupe public ferroviaire. Il est aujourd'hui président de la SA Rail Logistics Europe.



FRÉDÉRIC DELORME

Président, Rail Logistics Europe

Pour la première fois, on a mis en place un écosystème au niveau central, qui regroupe la SNCF et ses concurrents au côté de l'ensemble des acteurs de l'industrie ferroviaire, du Groupement National du Transport Routier, et des chargeurs. Comment, au niveau territorial, va-t-on mettre en place une gouvernance de même nature ?

Il semble être désormais grand temps – en appui des enjeux de filière logistique et via les plans de relance – de mettre en avant une offre conçue pour être visible du consommateur final et co-construite avec les clients autour des points clés suivants :

- une offre transparente, structurée, maillée sur le territoire;
 - un accès simple aux prestataires, dans une logique de point à points, via des technologies disponibles, innovantes et performantes, des systèmes d'information disponibles et standardisés;
 - une traçabilité forte et des engagements repris via des labels « fièrement transporté via le rail / le fluvial / le maritime » et « 100 % énergie renouvelable », et mention de l'impact environnemental du transport sur le produit ou le service;
 - une mobilisation forte des territoires, et des citoyens, pour mettre en valeur l'attractivité du territoire via la performance logistique, et développer la fierté d'utilisation d'une logistique à haute responsabilité environnementale et territoriale.
- Il s'agit d'un marketing de l'offre à réinventer, basé sur des critères environnementaux, mais aussi sur une mise en valeur sociale et économique des territoires, où les camions propres y ont toute leur place, et où le rail y tient une place de choix.

(1) http://www.transalpine.com/sites/default/files/documents/documentation/200622_-_fret_ferroviaire_-_cobenefices_rapport_altermind_002.pdf

FRET FERROVIAIRE ET PERFORMANCE LOGISTIQUE EN BRETAGNE



Pourquoi en parler maintenant, et comment accélérer ?

Le retard du développement du fret ferroviaire entre en résonance avec la **faible visibilité** dont souffre aujourd'hui la **question du transport**, et ce dans les différents programmes d'investissements stratégiques portés par l'exécutif national. Un constat que **Gérard Lahellec**, sénateur des Côtes-d'Armor, partage tant du côté du projet de préfiguration de loi Climat (qui ne cite pas à fin mars 2021 le terme de « fret ferroviaire ») que de celui des futurs Contrats de plan État-région (CPER) en cours de négociation mi-2021.

Changeons de paradigme et développons une approche systémique

L'ancien vice-président régional de Bretagne en charge des infrastructures, des transports et de la décentralisation portuaire et aéroportuaire précise qu'une véritable politique de transport vertueuse et durable appelle plus largement à un **changement de paradigme**. Ce qui suppose l'abandon progressif des considérations habituelles portées en termes de « segments de marchés » au profit d'une approche systémique et intégrée des politiques d'aménagement et de développement des territoires... Un enjeu d'autant plus fort que la Bretagne se caractérise par la **multiplicité des « petits flux »** qui la traversent.

Il faut dépasser les raisonnements classiques en termes de « segments de marchés » pour s'inscrire dans une véritable politique structurelle et partagée d'aménagement et de développement du territoire breton.

Gérard Lahellec

La Bretagne entend ainsi faire du développement intermodal et ferroviaire un axe structurant des négociations autour de son futur Contrat de plan État-région.

Loin de se résumer à un seul argument de performance énergétique et écologique, l'intégration de l'enjeu ferroviaire se pose comme un enjeu crucial de compétitivité pour cette région géographiquement isolée et historiquement imprégnée d'un fort tissu productif – qui peut être ainsi qualifiée de région d'intervention prioritaire.

« L'intermodalité et le redéploiement pérenne du fret ferroviaire représentent ainsi "un axe stratégique qui définira l'avenir économique de la Bretagne". Pour celui-ci, la région bretonne a une vocation naturelle à s'imposer comme un laboratoire d'expérimentation sur le sujet. Impossible n'est pas Breton ! » – Gérard Lahellec

Une politique publique/privée à co-construire au sein d'un écosystème territorial...

La politique territoriale nécessite de constituer des écosystèmes agissants. La **mise en place concrète et en Bretagne de territoires d'expérimentation** est une condition *sine qua non* du développement multimodal. C'est à la fois un enjeu au service des territoires, avec la création d'emplois locaux et des accès à l'Europe, et un enjeu de souveraineté nationale, via la nécessité de retrouver une logistique, que l'on maîtrise en France.

La mise en place de ces territoires d'expérimentation serait un moyen de sortir d'une **vision purement technicienne pour co-construire, avec l'ensemble des acteurs intéressés, des solutions d'avenir pour la région Bretagne.**

... reposant sur des infrastructures et des équipements à la hauteur des enjeux

«*Pour développer le fret ferroviaire, il faut avoir des infrastructures de qualité*» – Frédéric Delorme

La question des **points d'accès** est une problématique essentielle. Si les points d'accès routiers bénéficient d'un bon maillage à l'échelle des territoires, on ne peut en dire autant des points d'accès ferroviaires et maritimes, qui demeurent pour leur part largement **sous-efficients**.

Au-delà de la stricte dimension physique des infrastructures, il s'agit également d'avoir un jumeau numérique dans des **objectifs de transparence et de fluidité** renforcés. Cet impératif de **communication intelligente** nécessite de mieux communiquer sur les capacités disponibles dans les trains, en favorisant le **partage des systèmes de données ouverts**. Un levier essentiel quand on sait que **les trains de fret sont aujourd'hui remplis à 60 ou 70 %!** La nécessité de travailler à l'émergence de **propositions de logistiques multimodales** adaptées aux enjeux du marché de demain s'inscrit ainsi comme un levier d'action prioritaire souligné par de nombreux intervenants.

Innover par capillarité, à de multiples niveaux

Les interventions de Guillaume Le Berre et Gabriele Tosatti nous rappellent qu'il est essentiel de démultiplier les initiatives et les échelles d'intervention, pour insuffler une diffusion capillaire des projets en faveur du développement ferroviaire et multimodal.



GÉRARD LAHELLEC

Sénateur des Côtes-d'Armor

Conseiller régional de Bretagne depuis 1994 ; vice-président depuis 2004, en charge des infrastructures, des transports et de la décentralisation. Sénateur des Côtes-d'Armor depuis septembre 2020.



GUILLAUME LE BERRE

Collaborateur de l'École logistique de Redon, GIP Campus E.S.P.R.I.T.

Collaborateur de l'École supérieure de technologies industrielles du GIP Campus E.S.P.R.I.T, il travaille notamment sur des enjeux de mobilité verte.

Il faut veiller à ne pas se situer uniquement à une échelle de projets macroscopiques, mais chercher à diffuser les innovations partout, dans tous les territoires et à toutes les échelles.

Guillaume Le Berre

Les infrastructures ne sont pas nécessairement uniquement de grosses unités, mais la capillarité se construira via des moyens adaptés aussi à une plus petite taille, qui alimenteront ensuite les grosses unités. L'ultra massifié et le métropolitain ne sont effectivement pas les seuls gisements d'innovation. Cette dynamique «infra scalaire» est d'autant plus essentielle à développer que l'innovation s'y propage plus facilement.

«*Il faut séduire par un laboratoire d'offres innovantes permettant de tester la validité des modèles sur le terrain et en condition réelle en développant et testant des démonstrateurs rapidement constitués à petite échelle*» – Nicolas Imbert

C'est en particulier le sens des initiatives qui sont aujourd'hui portées sur Redon autour de la «petite logistique» et de la desserte et de l'intermodalité urbaine, avec des enjeux de livraison 0 carbone des derniers kilomètres.

«*Il faut faire que les petits ruisseaux fassent les grandes rivières. La digitalisation nous apporte aujourd'hui tous les outils nécessaires pour œuvrer en ce sens*» – Guillaume Le Berre

QUELQUES PISTES D'ANCRAGE LOCAL

- **Agir sur la formation et le développement des compétences** : la formation du personnel sur ces filières d'avenir est essentielle, ainsi que le développement des compétences en maintenance prédictive des lignes ferroviaires.
- La création d'un **laboratoire expérimental** (living innovation lab.) au service des entreprises et de tous ceux qui souhaitent investir sur le territoire breton comme ailleurs.
- La mise en place d'un **label d'éco-mobilité** comme moyen de faire de la question du transport un enjeu sociétal et permettre aux consommateurs de s'en saisir.

LA MOBILISATION DE LA POINTE DE BRETAGNE

Pour une mutualisation des besoins et une coordination des moyens

La Bretagne est un territoire à la croisée des enjeux portuaires, des productions agricoles et d'élevage et une porte d'entrée vers les échanges internationaux et nationaux, maritimes et terrestres. Cependant, le transport routier y prédomine avec plus de 90 % du transport de marchandises. Ceci s'explique par des déplacements essentiellement intrarégionaux, une grande dispersion des implantations industrielles et logistiques sur le territoire, et peu de lignes de fret interconnectées. La situation quasi insulaire de la Bretagne conduit à un relatif isolement à l'égard des grandes lignes, et le réseau ferroviaire existant exclut l'intérieur de la Bretagne.

L'irrigation territoriale comme enjeu de préservation de l'identité économique et culturelle locale

La structuration économique de la pointe bretonne est articulée autour d'une industrie agroalimentaire qui se veut l'expression même des caractéristiques naturelles et géographiques du territoire. Ce

tissu productif, historiquement et culturellement ancré, se veut par définition non délocalisable. Il révèle aussi la volonté du territoire de prendre en main sa destinée, y compris sur les questions logistiques. Cela passe par la mise en place d'un travail de coopération renforcée entre les chargeurs et les distributeurs.

« Les services que nous achetons doivent répondre à nos besoins en termes d'ancrage territorial, de performance environnementale et de service client » – Loïc Hénaff

Les chargeurs font et forgent le territoire, les transporteurs sont là pour l'irriguer.

Loïc Hénaff

Ouest de Cornouaille : optimisation et mutualisation logistique pour préserver l'emploi et l'industrie rurale en Bretagne

L'ouest de Cornouaille est un micro-territoire, et pourtant : si elle regroupe administrativement 4 communautés de communes, elle achemine à elle seule pas moins de 100 000 tonnes de marchandises vers la grande distribution chaque année.

La mise en place d'un groupement de chargeurs a été lancée en 2012 à l'initiative de quelques chargeurs de l'ouest de Cornouaille, soucieux de faire face au changement de rythme imposé par leurs clients (demande d'augmentation des fréquences de livraison, y compris pour des produits de longue consommation – jusque 3 à 5 livraisons par semaine). L'idée d'une mutualisation de la logistique est alors apparue comme une alternative durable et adaptée à la création (non désirée) d'un nouvel entrepôt.

L'exemple de la SICA de Saint-Pol-de-Léon : impact de la mutualisation des besoins et de la structuration de l'offre sur la planète



Pour Loïc Hénaff, la mutualisation consiste à confier « **à faire par un même transporteur l'ensemble des commandes d'un pool d'industriels destinées au même point de livraison** ».

Le GIE des chargeurs Pointe de Bretagne regroupe aujourd'hui **17 entreprises**, une trentaine d'entrepôts livrés et environ **100 000 palettes mutualisées** selon les années. Plusieurs entreprises en dehors de la Pointe bretonne participent aujourd'hui à ce mouvement qui a constitué un investissement principalement informatique, de l'ordre de **100 000 euros** et un emploi à mi-temps.

« **La mutualisation nous permet de répondre aux exigences de nos clients sans créer d'entrepôt et sans déménager nos usines ou centres de stockage. Il en va de la sauvegarde de l'emploi et de l'industrie rurale en Bretagne** » – Loïc Hénaff

Le GIE est une initiative efficace et un **outil de performance économique au service des territoires** à travers l'optimisation des coûts de transport et la réduction des coûts de pénalités potentielles – en plus d'être un **enjeu de coopération passionnant entre les acteurs**.

Le ferroutage : un outil régional stratégique pour l'agriculture bretonne et une porte vers l'Europe

Avec près de **800 producteurs** regroupés au sein d'un territoire s'étendant de **Brest à Morlaix**, la Société d'initiatives et de coopération agricole (SICA) de Saint-Pol-de-Léon nous livre un autre exemple d'initiative territoriale lancée à la faveur du développement du fret ferroviaire. Créée

il y a plus de soixante ans sous l'impulsion de plusieurs élus locaux, cette coopération permet de structurer la filière agricole locale composée principalement de petits producteurs. **80 %** de ces derniers sont dans la production de légumes frais, les autres représentent des marques commerciales dans l'univers du frais et de l'horticulture. L'exportation des produits de la SICA se fait à l'échelle internationale.

Pour Oliver Sinquin, son directeur général : « **La SICA est une organisation extrêmement structurée située à la base des producteurs qui en demeurent les principaux décideurs.** »

Le **développement maritime et ferroviaire** fait partie des **axes de développement stratégiques** aujourd'hui portés par l'organisation qui a vu, dans la mise en place d'une alternative et d'un complément au transport routier, un levier d'accès au maillage territorial européen.

Entre 2011 et 2016, **plus de 116 000 unités de transport intermodales (UTI)** ont été transportées par voie de ferroutage, ce qui représente **environ 100 camions par jour**. Une expérience extrêmement enrichissante qui a permis de montrer la pertinence de ce modèle : **90 % des marchandises arrivées avec moins de 2 heures de retard** et **98 % des trains ayant réellement circulé**.

L'expérience se poursuit aujourd'hui avec le groupe Lahaye et permet de transporter approximativement **250 000 UTI**, un volume loin d'être négligeable, comprenant même le secteur des produits frais, avec des salades notamment.

« **Cette expérience nous prouve que pour réussir, il faut développer le multicanal et le multifilière** » – Olivier Sinquin

La pointe de Bretagne a ainsi capitalisé

sur la mutualisation des besoins auparavant décrite (30 points de collecte sur le nord de la pointe Bretagne) pour d'abord massifier ses volumes connectés, et ensuite se connecter au ferroutage.



LOÏC HÉNAFF

Président du directoire du groupe Jean Hénaff, et président du réseau « **Produit en Bretagne** ».

Dirigeant breton du groupe Jean Hénaff SA et du réseau «Produit en Bretagne». Engagé dans le monde associatif et en RSE.



OLIVIER SINQUIN

Directeur général, SICA Saint-Pol-de-Léon

Responsable commercial à la Coopagri Bretagne en 1993. En 1995, il devient chef de zone Europe pour Prince de Bretagne / Cerafel Bretagne, puis directeur marketing. Depuis 2007, il est directeur de la SICA.



ROUTES TRANSVERSES, TRANSPORT COMBINÉ, INTÉGRATION FER-MER ET FER-ROUTE, pour développer la fluidité d'un transport de marchandises intégré

Le report modal du camion vers le ferroviaire permet à la fois de préserver le climat, de reconquérir la qualité de l'air et d'utiliser au mieux le camion là où il est le plus pertinent

La question du report multimodal est au cœur des réflexions qui

animent aujourd'hui le transporteur. La France a accumulé un retard considérable au regard des chantiers multimodaux présents ou en cours de développement dans d'autres pays voisins, et notamment en Allemagne et en Italie, et de par son enclavement – c'est encore plus vrai en région Bretagne.

Les transporteurs Lahaye, entreprise routière bretonne et engagée, se félicitent d'avoir transporté **15 000 UTI grâce au train en 2020**. Il y a, selon son président, matière à faire beaucoup plus que ça !

LE CHIFFRE CLÉ

Une UTI transportée en combiné rail-route **émet 9 fois moins de GES** et **« sans doute 6 à 7 fois moins qu'un camion au gaz »** – Patrick Lahaye

« Nous avons encore beaucoup de capacité, le report modal sur le ferroviaire est une vraie volonté globale et partagée des acteurs économiques » – Patrick Lahaye

Il fait consensus qu'il faut désormais passer de la volonté d'agir à l'action, se mettre collectivement d'accord sur des délais légèrement plus souples pour faire progresser le sujet.

Or, plusieurs dispositions réglementaires entravent aujourd'hui le développement du transport multimodal. C'est notamment le cas du différentiel de capacité de chargement constaté entre le transport par voie exclusivement routière d'une part et l'option multimodale d'autre part.

« Tandis qu'un camion routier peut charger 29,5 tonnes de marchandises, un multimodal ne charge que 26,3 tonnes. Il y a donc 3 tonnes d'écart. Nous avions auparavant une dérogation de 4 tonnes mais celle-ci a été supprimée » – Patrick Lahaye

Cette situation est très problématique pour les transporteurs, surtout lorsqu'elle s'applique sur des trajets de moins de 10 kilomètres. Le groupe Lahaye appelle à une interpellation ministérielle pour tenter de remédier à cette situation et de revenir aux capacités autorisées



Petit succès rapide

Afin de développer le ferroutage, permettons à tous les camions empruntant le réseau ferré d'obtenir une dérogation de 4 tonnes, afin de pouvoir charger 29,5 tonnes de marchandises, dès maintenant.

précédemment afin d'éviter ce handicap de 10 % de productivité dès le départ.

Combiner rail et route optimise le transport de marchandises depuis les ports, la Bretagne y est précurseur

Opérateur quotidien du combiné rail-route, Naviland Cargo (groupe Rail Logistics Europe) développe une offre de services sur l'ensemble du territoire français, comprenant l'exploitation d'une ligne de transport en combiné depuis le terminal de Rennes jusqu'à Lyon, opérée par le groupe Lahaye. La tendance actuelle est à 22 ou 21 UTI par jour et par sens. Cette offre n'est pas encore à saturation, et il y a des efforts à faire afin de remplir les derniers wagons. Le lien entre le continental et le maritime fait également la richesse et la force de leur offre, avec de nombreuses connexions de plans de transport.

Pour Philippe Vacelet, directeur des ventes, la dynamique de cette liaison est en grande partie liée au travail de sensibilisation mené par Patrick Lahaye pour convaincre ses clients des bienfaits de la massification.

« Nous sommes à la croisée des chemins. Chacun sait désormais que l'écologie doit faire partie de l'industrie. Le combiné rail-route s'impose aujourd'hui comme une solution évidente aux critères de performance environnementaux inscrits dans les procédures d'appels d'offres » – Philippe Vacelet

Le développement du combiné rail-route doit être arrimé au développement parallèle des innovations portées sur la décarbonation du secteur routier (GNL, hydrogène, etc.). Solution à laquelle on peut ajouter d'autres segments.



PATRICK LAHAYE

Président du groupe Lahaye
Global Logistics – Président du
Conseil route GNTC – VP FNTR
(national)

Dirigeant d'une entreprise de transport et de logistique avec objectif de mieux transporter (multimodal, massification, multiénergies...) dans une quête permanente d'intégration des préoccupations sociales et environnementales.



PHILIPPE VACELET

Directeur des ventes et
"Pricing", Naviland Cargo

En charge de l'animation commerciale et de la conception des offres de services. L'objectif est de pouvoir proposer une solution de transport "inland" complète, de massification et écoresponsable pour toutes les entreprises souhaitant transporter des conteneurs, citernes ou caisses mobiles ISO.



FAIRE ÉVOLUER LA TRAJECTOIRE TECHNOLOGIQUE DU MATÉRIEL ROULANT, pour la sobriété énergétique et une meilleure qualité de l'air

Nous voyons aujourd'hui une forte nécessité de **« mieux penser le gaz comme une des options possibles dans un mix énergétique plus large »**, précise Catherine Brun. Le gaz est la seule solution disponible, à court terme, pour **préserver la qualité de l'air et décarboner nos modèles énergétiques** et productifs. C'est ce qui explique notamment que ses applications se retrouvent aujourd'hui dans la plupart des secteurs de transport : routier, maritime, ferroviaire ou encore fluvial.

La solution de remotoriser maintenant au gaz est la seule qui permette d'atteindre des objectifs carbone et de qualité de l'air ambitieux

Le transport routier connaît aujourd'hui une **forte croissance du transport routier au GNV**, qui repose sur deux conditions essentielles :
- la mise en place d'un **réseau efficace de points d'avitaillement**. Nous décomptons 173 points d'avitaillement en 2020,

soit une augmentation de + 30 % par rapport à 2019, avec une centaine de projets encore dans les cartons à ce jour ;
- l'investissement dans un **pool de véhicules lourds adaptés au GNV**.

Concernant le **transport maritime**, l'essor du GNL est patent, en particulier via CMA-CGM. Des études sont également en cours sur le GNC et le GNL pour leurs applications au **transport fluvial**.

« Il faut bien comprendre que l'on ne se situe pas seulement dans une problématique régionale, mais aussi européenne, dans la mesure où ce qui se fait en Europe impacte directement ce qui se fait chez nous » – Catherine Brun

Le biométhane, un modèle possible d'économie circulaire et une opportunité pour la Bretagne

L'utilisation du gaz liquide ou comprimé dans le secteur ferroviaire s'enrichit avec plusieurs études en cours de développement aujourd'hui. Le développement en Espagne d'un prototype de motorisation

diesel-gaz en retrofit, ainsi que de nouvelles expérimentations en Norvège montrent l'envie des acteurs à explorer cette solution alternative à faibles émissions.

« 100 % gaz », tant sur le ferroviaire que sur les parties maritime et routière

La Bretagne fait partie des régions les plus dynamiques en termes de production de biométhane, particulièrement grâce à la valorisation des coproduits agricoles, qui de par ses synergies intéressantes est une **priorité d'action pour la Bretagne**.

En 2020, 9 stations de production étaient en service, et 17 stations sont aujourd'hui en projet ou en travaux sur la région, traduisant un développement très positif du secteur et des investissements liés. La capacité de production de biométhane était de 400 GW soit dix fois la consommation régionale de GNV en Bretagne, et la somme des projets en file d'attente représente un potentiel de production d'environ 1 400 GW – de quoi rendre largement la Bretagne autonome tout en lui assurant une capacité d'exportation !

«Il faut utiliser toutes les solutions pour lutter contre le réchauffement climatique et œuvrer dans le sens d'une amélioration de la qualité de l'air. Le GNC et GNL sont des solutions, disponibles, matures pour les véhicules lourds, et parfaitement adaptables aux différents modes de transport» – Catherine Brun

À Redon, hydrogène et logistique de marchandises au cœur d'un projet de territoire

Le projet de Redon puise ses racines dans la réflexion entamée à l'époque par le Conseil économique et social quant aux **capacités effectives d'action et de montée en puissance des intercommunalités moyennes**, désireuses de s'inscrire dans une logique de «territoire en transformation». À cheval sur deux régions et trois départements, le pays de Redon est un **laboratoire d'expérimentation** particulièrement intéressant. La ville héberge également une école de logistique, qui illustre la volonté d'accélérer la **relance industrielle du secteur**, via la logistique.

En lien avec un partenaire allemand aux origines bretonnes, **une structure destinée à l'implantation d'une usine de fabrication d'hydrogène a été créée**, ouverte tant sur l'offre que sur la demande. L'objectif de production de quelques centaines de kg d'hydrogène ne nécessite pas énor-



ROBERT JESTIN

Président, Éco Origin

Président d'Éco Origin, qui propose aux entreprises, collectivités et organismes de formation et de recherche, une nouvelle approche collaborative pour relever les défis de l'économie verte en Bretagne et accélérer les mutations indispensables pour les entreprises du territoire.



CATHERINE BRUN

Secrétaire générale, GRTgaz

Catherine Brun rejoint GRTgaz comme directrice commerciale en 2014, puis elle y devient secrétaire générale en juillet 2018. Elle occupe également la fonction de responsable du domaine stratégie affaires publiques et territoires de GRTgaz.

UN «LIVING LAB» PERMETTANT UNE APPROCHE ÉCOSYSTÉMIQUE DU POTENTIEL DES TERRITOIRES

L'affirmation «**la transition est loin de se résumer à une seule question technique**» a été placée au cœur du projet de **création d'un living lab**, un modèle d'inspiration germanique jusqu'ici peu présent en France.

«Un living lab, c'est comme un fab lab dans lequel le territoire et la population sont parties prenantes. C'est-à-dire que quoi que vous fassiez (recherche, enseignement, formation, accompagnement), cela se fait toujours avec la participation des acteurs du territoire» – Jacques Brégeon.

«L'association effective de la population est un critère essentiel pour que les compétences se capitalisent sur le territoire» – Jacques Brégeon.

«**Ar Nevez**» se présente ainsi comme le living lab des territoires «en transformation» (vs «en transition») et affiche une dynamique plus volontariste. Il réunit 15 parties prenantes fédérées autour de cette idée, permettant ainsi la création d'un véritable «écosystème local». Cette approche s'applique particulièrement bien aux enjeux logistiques et de transformation écologique.

«La bonne démarche énergétique sur un territoire consiste à commencer par une approche écosystémique du potentiel de territoire» – Jacques Brégeon.

mement d'énergie, et peut se faire via les éoliennes et ressources hydrauliques déjà disponibles, en mode **100 % renouvelable**. La création de l'unité de production «H2R» a ainsi permis d'associer les syndicats de l'énergie aux côtés de la communauté de Redon et, de manière plus minoritaire (15 %), H2X Énergie.

Ceci s'accompagne d'une stratégie qui **redistribue de la valeur ajoutée sur le territoire**, passant notamment par la création

de plateformes visant à assurer un service sur la petite mobilité ainsi que sur la mise en place d'une coopérative de la mobilité.

«La créativité et l'intelligence collective ont permis de penser un système dans lequel l'écologie et l'économie ne s'opposent pas» – Robert Jestin



JACQUES BRÉGEON

Président, École des métiers de l'environnement

Jacques Brégeon est un professionnel et pédagogue reconnu sur les thématiques d'environnement, de risque, d'éco-innovation, de développement territorial et de tourisme durable. Depuis 2018, il guide le groupe UnilaSalle, et en particulier l'École des métiers de l'environnement, dans ses évolutions, et contribue à des projets précurseurs de la civilisation écologique.

LA BRETAGNE : UN TERRITOIRE IDÉAL POUR DÉVELOPPER L'OFFRE FERROVIAIRE,



via un jeu collectif
du donneur d'ordre
au client final

Reconstruire les leviers de la performance logistique autour d'une responsabilité environnementale, concrète et partagée, de chacun des acteurs de la chaîne de valeur

Comment adapter l'offre ferroviaire aux besoins du marché ? La réponse à cette question ne se situe pas uniquement du côté du transporteur, mais repose dans la capacité partagée à **développer un effort commun au service d'une logistique efficiente**. Il existe de nombreux exemples témoignant de cette capacité d'adaptation des chargeurs, comme la **modification des conditions** pour faire transiter leur marchandise de manière plus durable et propre. Certains le font d'ores et déjà dans les produits mobiliers, comme Ikea, Castorama, Leroy Merlin, mais d'autres acteurs le font également sur les produits frais, comme la SICA Saint-Pol-de-Léon mentionnée précédemment.

La contrepartie des engagements de transparence adoptée par les transporteurs est l'assouplissement des délais de livraison, à la fois pour remettre en question l'impératif réel d'urgence, et par responsabilité environnementale.

« Il faut être capable de prendre un peu de hauteur pour réinterroger l'urgence des flux et adopter une attitude plus raisonnable » – Matthieu Lahaye

Un choc d'innovation est nécessaire et urgent

Afin d'accélérer l'innovation dans le secteur du fret ferroviaire, il faut avant tout resserrer l'écart des efforts d'investissement entre secteurs du transport de voyageurs et le fret ferroviaire. Si la technologie est à portée de main, il reste que ce choc d'innovation doit être encouragé par une mobilisation de tous les acteurs vers ce mode de transport.

”
Tout ce qui est transporté sur la route est techniquement transposable sur le train. Il n’y a pas de frein par rapport à ça ! Tout est une question de volonté ! Aux chargeurs, aux distributeurs et aux transporteurs de se montrer ouverts à la discussion sur le changement de leurs modèles logistiques.

Matthieu Lahaye

«C’est une relation tripartite entre les chargeurs, les transporteurs et les distributeurs qui permettra de trouver les solutions adaptées» – Loïc Hénaff

Lisibilité et adéquation de l’offre ferroviaire en Bretagne

La Bretagne reste excentrée des réseaux ferroviaires, et le besoin d’une massification des flux pour que la région soit représentée au niveau français et européen se fait ressentir pour assurer l’intégration interrégionale. La sauvegarde des lignes de dessertes fines est également un nouvel enjeu régional essentiel, ces lignes générant 51 % du trafic ferroviaire global en Bretagne (hors voussoir).

Les **opportunités d’actions** sont multiples pour une meilleure lisibilité de l’offre. En premier lieu, la question et l’opportunité de réactiver les utilisateurs qui détiennent une solution ferroviaire chez eux, mais qui ne l’utilisent pas ou plus, se pose, et de comment faire revenir ces acteurs d’une position passive à des acteurs engagés dans la solution ferroviaire. En analysant les 93 installations terminales embranchées présentes sur le territoire, nous nous rendons compte que 23 sont actives, mais seulement 13 d’entre elles génèrent du trafic. Nous avons également besoin d’une visualisation systémique de bout en bout entre le transport en train et en camion avec des opportunités de report modal sur certaines activités, comme les déchets de chantier et les granulats. La création d’un système de bonus/malus écologique pouvant être utilisé en marketing, complémentaire à un label produit «transporté par le train sur X % du trajet» semble une piste d’évolution intéressante en termes d’attractivité de l’offre ferroviaire du donneur d’ordre au client final.



MATTHIEU LAHAYE

Directeur général,
groupe Lahaye Global Logistics

Au sein du groupe Lahaye, Matthieu est d’abord directeur général des transports Prodhomme, puis Trans-Fer et est aujourd’hui le directeur général du groupe Lahaye Global Logistics.



LES PROPOSITIONS DE GREEN CROSS POUR UNE LOGISTIQUE INTÉGRÉE 4.0

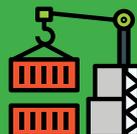
Issues du rapport national de Green Cross, voici les propositions d’actions identifiées pour une logistique intégrée 4.0, la mobilité urbaine des marchandises ayant besoin d’une forte dynamique de relance, d’innovation et de développement commercial opérationnel.

SUR LA TRAÇABILITÉ DES MARCHANDISES :



• **Proposition 3.5 :**

Rendre visibles et transparentes, via une cartographie en temps réel, ligne par ligne, les capacités de transports disponibles, avec accès à des engagements de coûts / délais / associés.



• **Proposition 3.6 :**

Développer l’optimisation des chargements pour permettre une meilleure performance écologique et économique de la tonne.km, notamment via une mise à disposition des capacités de «dernière minute» (place de marché ou opérateur dédié).



• **Proposition 3.7 :**

Permettre un suivi en temps réel des chargements, partagés, portant mention d’une heure théorique d’arrivée (ETA) et également des principaux événements du chargement.

SUR LA POLITIQUE DE L’OFFRE :



• **Proposition 3.9 :**

Développer et rendre plus fluide les chargements / déchargements / suivis d’unités de gestion habituels des chargeurs : palettes, colis, colis réfrigérés, containers, containers réfrigérés...

UN TERRITOIRE D'INNOVATION ESSENTIEL

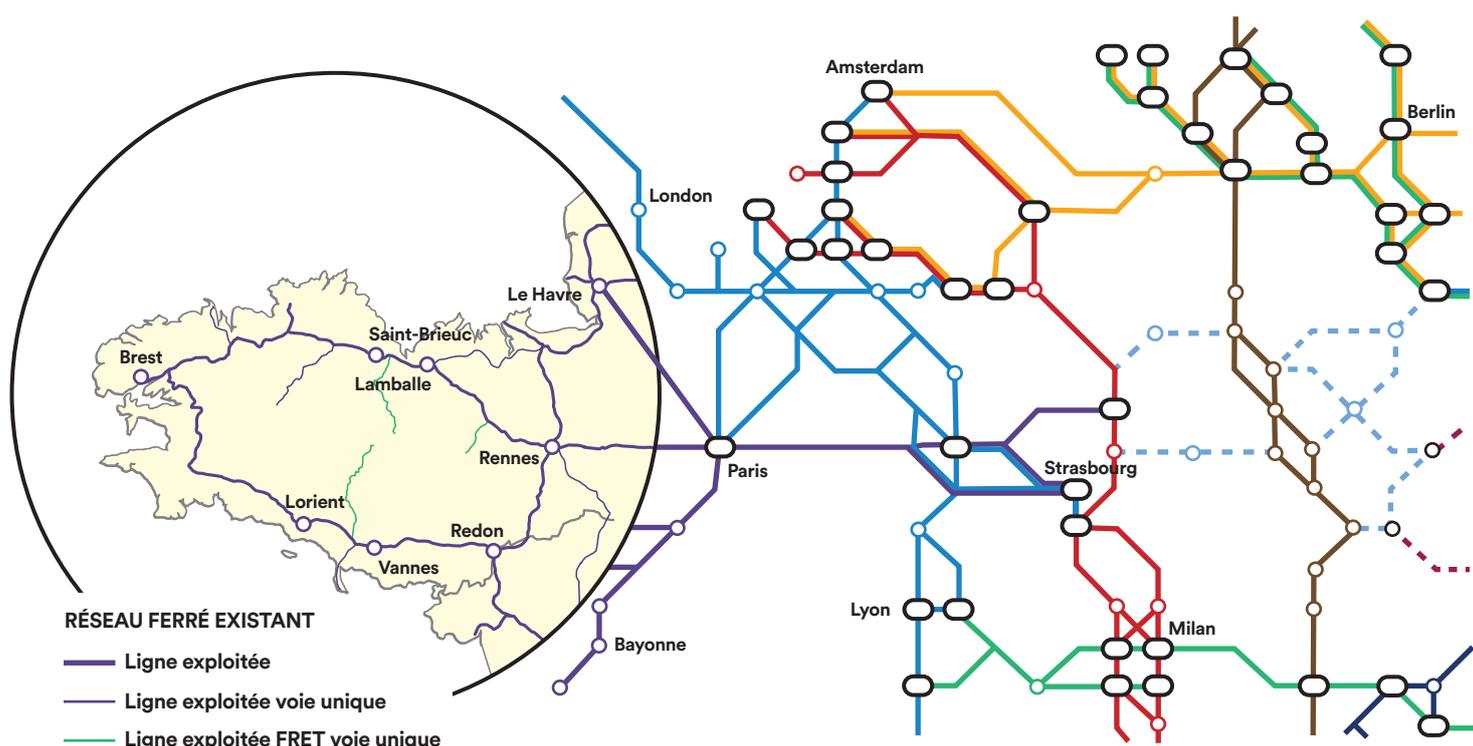
pour une logistique intégrée,
de la mer au rail et au dernier kilomètre



Vers de véritables plateformes multimodales intégrées dans les réseaux bretons

Le territoire breton est à la croisée des enjeux portuaires, de productions agricoles et d'élevage. Ainsi, il représente une porte d'entrée pour des échanges internationaux et nationaux, mais aussi maritimes et terrestres, le rendant idéal à la mise en place de plateformes logistiques multimodales.

Cependant, le transport routier est aujourd'hui prédominant en Bretagne, avec plus de 90 % du trafic de marchandises passant par la route. Ceci s'explique par la part majoritaire de transports sur de courtes distances, essentiellement sur des déplacements intrarégionaux, par une dispersion des implantations industrielles et logistiques sur le territoire, entraînant des problèmes de pré et de post-acheminement des marchandises, et enfin, par l'existence de peu de lignes ferroviaires mal adaptées au fret (tunnels). La situation péninsulaire de la Bretagne ne rend pas les connexions au réseau ferré national et européen faciles, et le réseau ferroviaire existant exclut aujourd'hui l'intérieur de la Bretagne.



Les opportunités d'action principales en Bretagne se déclinent sur l'optimisation de la logistique, en travaillant sur le rapport entre transporteurs et chargeurs, ainsi que sur une mutualisation des transports, qui intègre des enjeux de coûts importants. En effet, aujourd'hui, beaucoup de transports en Bretagne sont effectués en comptes propres par des PME et ne sont donc pas comptabilisés dans les enquêtes transporteurs ; alors que ces derniers représentent 63 % du trafic de flux intrarégionaux en 2017, contre 47 % en 2010. Dans ces volumes, la majorité des matériaux de construction, minerais et produits métallurgiques sont transportés par la route en compte propre.

Le réseau breton est structuré, diversifié, mais reste hors des axes majeurs. L'opportunité d'intégration entre le maritime, le ferroviaire et le routier est largement sous-exploitée, avec des flux qui peuvent être grandement massifiés.

De nombreuses connexions sont existantes ou en cours d'étude, notamment des connexions ferroviaires avec l'Europe de l'Est et l'Asie du côté du transport international, mais aussi avec des métropoles, comme Lyon ou la région PACA. Cependant, les taux de chargement restent assez bas sur les lignes existantes.

En Bretagne, 3 lignes drainent 75 % du tra-

fic céréalier et 50 % du trafic ferroviaire de marchandises tous secteurs confondus. 70 % des flux de marchandises sont intrarégionaux, et restent donc sur de courtes distances, ce qui explique l'utilisation massive du camion. Les flux nationaux concernent pour 60 % des régions limitrophes, principalement vers les Pays de la Loire, puis la Normandie. 90 % de la production de minerais et matériaux de

construction restent en Bretagne.

Imposer une connexion ferroviaire pour tout permis d'installation d'une nouvelle plateforme logistique, développer le transport combiné, aider à la massification et relancer le wagons isolés sont les 4 priorités les plus régulièrement citées.

<https://www.ecologie.gouv.fr/transport-combine>

POLITIQUE PUBLIQUE SUR LE TRANSPORT COMBINÉ

Le gouvernement français a mis en place un site dédié à la politique publique sur l'encouragement du transport combiné (<https://www.ecologie.gouv.fr/transport-combine>), qui s'est notamment concrétisé par différents appels à manifestation d'intérêt pour caractériser à la fois les flux et les initiatives.

Le transport combiné est un système de transport qui combine le mode routier avec d'autres modes, comme la navigation intérieure, le ferroviaire ou le transport maritime courte distance. Le régime d'aides vise à réduire le coût supplémentaire que constituent les ruptures de charge de la chaîne intermodale par rapport au transport routier de porte à porte. Les appels à manifestation d'intérêt permettront également d'établir des aides forfaitaires par unité de transport intermodal - UTI (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques, remorques) - transbordée dans un terminal terrestre ou portuaire situé sur le territoire français métropolitain et intégré dans une chaîne de transport, incluant un pré et post acheminement routier aux extrémités du maillon principal. Ceci permettra plus facilement aux opérateurs de transport combiné d'établir une offre de prix compétitive afin de favoriser le développement de ce système de transport.

QUELQUES PISTES D'ACTION EN BRETAGNE INSPIRANTES NATIONALEMENT

4 nouvelles propositions et un petit succès rapide



En complément des travaux effectués par les parties prenantes, il a semblé important pour Green Cross de compléter les 39 propositions déjà effectuées au niveau national (et disponibles sur <https://bit.ly/AvenirFret>) par 5 propositions et un petit succès rapide.

PROPOSITION 1



Faire du Contrat de plan État-région un outil de structuration territorial précis de la politique publique pour un transport multimodal performant

Les Contrats de plan État-région sont actuellement finalisés pour la période 2021-2027, et bénéficieront d'une possible actualisation dans la continuité des élections régionales. Ce sont

des outils essentiels qui focalisent sur le territoire l'investissement, en particulier des infrastructures prioritaires, par rapport à l'urgence écologique et aux enjeux économiques.

Quelques mesures très concrètes peuvent doper l'effectivité de ces Contrats de plan, eu égard à la mobilité des marchandises. Exemples :

- n'autoriser que des plateformes logistiques avec un accès direct au ferroviaire, et pour celles en zone de voisinage portuaire avoir une connexion simple et immédiate avec un port ;
- développer et rendre plus attractive internationalement la logistique portuaire, en particulier par une fluidité des infrastructures et moyens physiques, mais également par des systèmes d'information maritime, ferroviaire et routier ;
- mettre en place des offres intégrées gaz et points de soutage dopant l'attractivité de cette motorisation, tant sur le maritime, que le fluvial, le ferroviaire ou le routier ;
- installer des sites de prototypage et d'expérimentation et autour de la motorisation de demain (par exemple, hydrogène vert), et autour de la remotorisation (par exemple gaz) des matériels en cours de vie, en mutualisant entre maritime, ferroviaire, fluvial et routier ;
- accélérer et développer et mettre en réseau les living labs (voir encadré p. 15) et démonstrateurs de territoires.

PROPOSITION 2



Développer de manière rapide et concertée, à l'échelle française et européenne, les nœuds névralgiques et autres infrastructures capacitances entre régions

De par la nature même du transport combiné, la dynamique interrégionale est essentielle, et seule à même, d'une part, de rentabiliser en les rendant utilisés à plein les équipements déjà réalisés, et d'autre part de proposer une offre globale à même de désengorger la route.

Ainsi, les infrastructures de transport combiné en Bretagne existent, mais ne prendront tout leur sens que lorsque toutes les infrastructures sœurs ou miroirs, qui peuvent être en Rhône-Alpes, en Région Nord, Est ou Hauts-de-France, ailleurs ou à l'étranger, auront été déployées. C'est en investissant de manière rapide et coordonnée que l'on pourra ainsi significativement faire du report modal structuré.

PROPOSITION 3



Profiter de l'évolution des routes liées au Brexit pour actualiser le maillage du territoire, via la complémentarité du maritime et du ferroviaire

Les effets douaniers du Brexit font évoluer singulièrement les routes européennes de transport de marchandises. Ainsi, l'Irlande s'ouvre en route directe via Roscoff, Saint-Malo ou Cherbourg, et des projets de ferroutage associés voient le jour dans la continuité de ces axes nouveaux. Développer une offre intégrée sur ces nouvelles routes est une formidable opportunité de faire évoluer significativement les usages, tout en encourageant des reports modaux massifs.

PROPOSITION 4



Encourager les opérateurs de regroupement via le réseau capillaire pour augmenter l'emport sur les lignes régulières

La Bretagne est au cœur d'un paradoxe intéressant : il y existe un réseau ferroviaire capillaire important, avec des lignes existantes y compris en réponse à des besoins de transport où celles-ci sont pertinentes (Carhaix Paimpol, Morlaix Roscoff), mais souvent les points de raccordement ont été désinvestis ou sous-utilisés, ne permettant pas d'alimenter via le rail une plateforme de regroupement et de massification. Les nouvelles opportunités issues tant de l'évolution de la réglementation que de l'apparition de modes d'utilisation plus légers et versatiles de ces lignes permettent, si elles sont connectées en aval à des plateformes logistiques performantes et massifiées (cf. propositions 1, 2, 3), non seulement de renforcer les quantités transférables de la route au transport combiné, mais également d'améliorer significativement le chargement des wagons, tout en étant partenaire y compris des territoires du réseau capillaire.



UN PETIT SUCCÈS RAPIDE

La réglementation applicable aujourd'hui sur le transport routier et le transport combiné condamne les camions chargés en transport combinés à n'avoir que 26,3 tonnes d'emport, contre 29,5 tonnes d'emport pour un usage 100 % routier. Cette distorsion de concurrence réglementaire via la charge utile, qui ne s'explique plus désormais par des considérations techniques ou structurelles, obère d'environ 12 % la performance économique du transport combiné face au 100 % routier.

En ramenant la charge utile au transport combiné à la même valeur que celle admise pour le transport routier (soit 29,5 tonnes), on apporte, immédiatement et sans investissement ni dommage collatéral, un levier de performance financière supplémentaire pour le transport combiné, qui pourra faire la différence en appel d'offres auprès d'un donneur d'ordre.

REMERCIEMENTS

Elle et ils ont contribué à cet ouvrage

Cet ouvrage a été co-construit lors du forum des parties prenantes «**La multimodalité en Bretagne, comment en faire un avantage économique et territorial**», le 15 mars 2021 à Lorient. Ce forum s'est effectué dans le cadre de la démarche de Green Cross de mise en avant d'enjeux de transformation et de projets concrets permettant d'atteindre une meilleure efficacité énergétique. Les intervenants ont été réunis dans le respect des gestes barrières et de la distanciation Covid-19, et les participants à distance ont pu intervenir et contribuer en direct. Ce forum s'est articulé autour de 3 tables rondes :

1. Fret ferroviaire et performance logistique des territoires – pourquoi en parler maintenant et en Bretagne, et comment accélérer?
2. Présentation de zones et thèmes à enjeu cartographiés, et d'opportunités de travaux :
 - a. pointe de Bretagne ;
 - b. routes transverses, transport combiné, intégration mer-fer et route et wagon isolé – quelles possibilités et quelles priorités?;
 - c. Redon & la logistique intégrée hydrogène.
3. Interpellations et inspirations :
 - a. trajectoire technologique du matériel roulant, pour une transformation rapide bas carbone et vers une meilleure qualité de l'air;
 - b. lisibilité de l'offre ferroviaire et adéquation offre et demande en Bretagne.



JACQUES BRÉGEON

Président, École des métiers de l'environnement

Docteur d'État ès sciences, Jacques a une carrière riche spécialisée dans le développement durable, l'éducation et la formation; il travaille sur des thématiques d'environnement, de risque, d'éco-innovation, d'économie circulaire, de transition et d'aménagement du territoire et du tourisme durable. En 2018, après avoir organisé la fusion de l'École des métiers de l'environnement avec UniLaSalle, il guide le groupe dans sa transition-transformation. Il participe à des projets innovants depuis le local, en Bretagne, jusqu'au global sur la thématique de la civilisation écologique.



FRÉDÉRIC DELORME

Président, Rail Logistics Europe

Diplômé de l'École polytechnique, ingénieur des Ponts et Chaussées, il rejoint la SNCF en 1991, où il occupe successivement les postes de chef du département des ouvrages d'art, directeur de la région Bretagne, directeur commercial fret, directeur programme et produits à la direction du fret, directeur de la région Paris Sud-Est, puis directeur de l'ingénierie de SNCF Infra. En janvier 2013, il rejoint Systra en tant que directeur des opérations et membre du directoire, puis, en 2016, il devient directeur général sécurité pour l'ensemble du groupe public ferroviaire. Il est aujourd'hui président de la SA Rail Logistics Europe.



CATHERINE BRUN

Secrétaire générale, GRTgaz

Catherine Brun rejoint GRTgaz comme directrice commerciale en 2014, elle y devient secrétaire générale en juillet 2018. Elle occupe également la fonction de responsable du domaine stratégie affaires publiques et territoires de GRTgaz.



LOÏC HÉNAFF

Président du groupe Jean Hénaff SA
Président du réseau «Produit en Bretagne»

Dirigeant breton du groupe Jean Hénaff SA et du réseau «Produit en Bretagne». Engagé dans le monde associatif et en RSE.



ROBERT JUSTIN
Président, Éco Origin

Président d'Éco Origin, qui propose aux entreprises, collectivités et organismes de formation et de recherche, une nouvelle approche collaborative pour relever les défis de l'économie verte en Bretagne et accélérer les mutations indispensables pour les entreprises du territoire.



GUILLAUME LE BERRE
Collaborateur, École supérieure de logistique industrielle de Redon

Fort d'une carrière à l'étranger dans le développement commercial pour de grands noms de l'industrie française, il rejoint le secteur de la mobilité urbaine. Intéressé par l'innovation, il apporte un regard très opérationnel sur les changements en cours dans le monde de la mobilité légère et de la transition énergétique.



MATTHIEU LAHAYE
Directeur général, groupe Lahaye Global Logistics

Au sein du groupe Lahaye, Matthieu est d'abord directeur général des transports Prodhomme, puis Trans-Fer. Il est aujourd'hui le directeur général du groupe Lahaye Global Logistics.



OLIVIER SINQUIN
Directeur général, SICA Saint-Pol-de-Léon

Responsable commercial à la Coopagri Bretagne en 1993. En 1995, il devient chef de zone Europe pour Prince de Bretagne / Cerafel Bretagne, puis directeur marketing. Depuis 2007, il est le directeur de la SICA.



PATRICK LAHAYE
Président, groupe Lahaye Global Logistics

Dirigeant d'une entreprise de transport et de logistique, avec pour objectif de mieux transporter (multimodal, massification, multi-énergies, etc.) dans une quête permanente d'intégration des préoccupations sociales et environnementales.



GABRIELE TOSATTI
Responsable plateforme technologique, pôle prestations et formation continue, École supérieure de logistique industrielle de Redon

Responsable de l'École supérieure de technologies industrielles du GIP CAMPUS E.S.P.R.I.T, il travaille notamment sur des enjeux de mobilité verte.



GÉRARD LAHELLEC
Ex-vice-président Région Bretagne, sénateur des Côtes-d'Armor

Conseiller régional de Bretagne depuis 1994. Depuis 2004, il est vice-président chargé des infrastructures, des transports et de la décentralisation portuaire et aéroportuaire, où il attache son nom aux excellents résultats obtenus par la Bretagne en matière de développement des TER et du service public ferroviaire qu'il développe sur l'ensemble du territoire de la région. Il est sénateur des Côtes-d'Armor depuis septembre 2020.



PHILIPPE VACELET
Directeur des ventes et "Pricing", Naviland Cargo

En charge de l'animation commerciale et de la conception des offres de services. L'objectif est de pouvoir proposer une solution de transport inland complète, de massification et écoresponsable pour toutes les entreprises souhaitant transporter des conteneurs, citernes ou caisses mobiles ISO.

