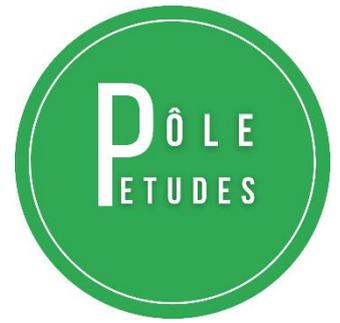




Le réseau de
l'agroalimentaire breton



État des lieux de la décarbonation des entreprises agroalimentaires bretonnes

ENQUÊTE ABEA – Mars 2025



ENQUÊTE Décarbonation - Décembre 2024



Introduction

Réglementation CSRD, Accords de Paris, Rapports du GIEC, Green Deal, COP 21, Stratégie Nationale Bas Carbone, SRADDET, Etudes prospectives de l'ADEME, de la Chambre régionale d'agriculture de Bretagne, du Groupe EDF, ... les obligations réglementaires liées à la décarbonation, les objectifs stratégiques, les études en tous genres et les scénarii pour répondre aux enjeux sont nombreux. La lutte contre le dérèglement climatique et l'adaptation aux évolutions du climat sont en effet des enjeux prégnants et des défis à relever, que ce soit à l'échelle mondiale, européenne, nationale ou bretonne. La France s'est engagée à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 et cet objectif se décline pour chaque secteur économique, qui est challengé pour réduire ses émissions propres. Pour le secteur alimentaire, les enjeux sont conséquents et les ambitions importantes puisque près d'¼ de l'empreinte carbone des français concerne l'alimentaire.

Le sujet de la décarbonation des filières agroalimentaires est d'autant plus crucial en Bretagne, que le secteur y est reconnu pour son importance économique et sa contribution significative à l'économie régionale, en tant que premier secteur d'activité industriel de la région, avec 34,3 Milliards d'euros de chiffre d'affaires. La production agricole et l'industrie agroalimentaire bretonne sont diversifiées, le maillage des exploitations et des entreprises agroalimentaires, de la TPE à la coopérative, sur l'ensemble du territoire breton, joue un rôle économique, social et sociétal majeur. Les activités agroalimentaires couvrent un large éventail de filières, notamment la production de viande, de produits laitiers, de produits de la mer, de fruits et légumes et bien d'autres. De par son poids, le secteur a donc une forte responsabilité. Ainsi, les entreprises agroalimentaires bretonnes sont au cœur des transitions environnementales et les sujets de travail impliquant une transformation des modèles sont nombreux.

L'ABEA, en tant que représentant des entreprises agroalimentaires bretonnes, au niveau régional mais aussi sur certains sujets au niveau national, est régulièrement sollicitée par diverses parties prenantes, qui viennent questionner le réel engagement des entreprises agroalimentaires bretonnes dans les transitions environnementales. Et force est de constater que, **malgré le travail de fond entrepris par de nombreuses entreprises de la filière et le constat unanime que la filière a dépassé la phase de sensibilisation autour des transitions environnementales, il n'existe pas de données chiffrées, fiables et consolidées au niveau de l'ensemble de la filière agroalimentaire bretonne, qui permettent d'analyser les enjeux prioritaires et le niveau de maturité sur la décarbonation.**

C'est pourquoi nous avons pris l'initiative de mener une enquête entre juin et décembre 2024 sur la décarbonation dans le secteur agroalimentaire breton, afin de mieux comprendre les dynamiques en cours, ainsi que les opportunités et les défis à relever.

Ce rapport vise à restituer les principaux éléments issus des résultats de cette enquête, que nous allons détailler selon 4 grandes parties :

1. Bilan carbone et postes d'émissions de la filière agroalimentaire bretonne
2. Politique achats
3. Gestion de l'énergie
4. Logistique et mobilité

Sommaire

Introduction	1
Sommaire	2
Méthodologie	3
1. Problématique et objectifs.....	3
2. Périmètre de l'enquête et recueil des données.....	3
3. Caractérisation des réponses obtenues.....	4
4. Parti pris analytique	6
5. Diffusion des résultats.....	6
Partie 1 : Bilan carbone et postes d'émissions de la filière agroalimentaire bretonne	7
1. Définition des termes.....	7
2. Analyse des postes d'émissions de la filière agroalimentaire bretonne	8
Partie 2 : Politique achats - L'impact majeur de l'approvisionnement en matières premières agricoles	9
1. Etat de maturité et lien avec l'amont agricole.....	9
2. La (re)localisation des achats	9
Partie 3 : Gestion de l'énergie - Sobriété et évolution du mix énergétique	11
1. La sobriété énergétique, levier prioritaire d'efficacité énergétique.....	11
2. L'évolution du mix énergétique vers davantage de renouvelable (EnR)	12
Partie 4 : Logistique et mobilité - De nombreux axes à investir	15
1. Le transport de marchandises.....	15
1.1. Répartition et impact des modes de livraisons	15
1.2. Identification des différents leviers.....	16
2. La mobilité des collaborateurs.....	20
Conclusion	21
Bibliographie	22
Table des figures	23

Méthodologie

1. Problématique et objectifs

Bien que la décarbonation soit un enjeu fort pour la filière agroalimentaire bretonne, il manque donc des données chiffrées spécifiques au secteur en Bretagne. Les informations disponibles couvrent soit l'ensemble de l'industrie bretonne, soit les entreprises agroalimentaires au niveau national, mais ne fournissent pas de détails précis sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur agroalimentaire breton.

D'autre part, de nombreuses études sont régulièrement publiées sur les transitions dans la filière agroalimentaire, mais elles ne donnent que rarement la parole aux entreprises agroalimentaires elles-mêmes.

Nous avons donc souhaité réaliser cette enquête pour répondre à la **problématique** suivante :

Quel est l'état d'avancement de la filière agroalimentaire bretonne sur la décarbonation ?

L'objectif de notre enquête étant de répondre à cette problématique de deux manières :

1. **En établissant un état des lieux quantitatif** : identification de chiffres clés pour dresser un bilan quantitatif de l'avancement de la décarbonation dans le secteur agroalimentaire breton à la fin 2024/début 2025.
2. **En analysant les perceptions des entreprises** : recueil et synthèse des analyses qualitatives des entreprises agroalimentaires bretonnes pour comprendre les tendances d'évolution, ainsi que les obstacles et les leviers qu'elles perçoivent dans la poursuite des transitions vers la décarbonation.

Ces objectifs visent à combler les lacunes en matière de données spécifiques et à exprimer la voix des entreprises, afin de mieux orienter les efforts de décarbonation dans le secteur agroalimentaire breton.

2. Périmètre de l'enquête et recueil des données

Cette enquête a été adressée à l'ensemble des adhérents de l'ABEA, soit 250 sites représentant 55 000 salariés.

Le questionnaire quantitatif a été diffusé en ligne de juin à août 2024. Il comprenait 85 questions fermées et ouvertes.

En parallèle, 4 entretiens qualitatifs ont été réalisés pendant l'été 2024, auprès d'entreprises de secteurs et de tailles différentes.

Sur le volet qualitatif, des éléments complémentaires ont été apportés tout au long du second semestre 2024, issus d'échanges en réunion de commission environnement de l'ABEA ou de groupes de travail.

Nous avons accordé une grande importance à relancer les adhérents de l'ABEA pour obtenir un nombre conséquent de réponses, afin que les résultats puissent être représentatifs de la filière.

3. Caractérisation des réponses obtenues

173 sites agroalimentaires ont répondu au questionnaire d'enquête, représentant un total de près de 40 000 salariés, soit plus de 50% des salariés de l'agroalimentaire breton.

Ce fort taux de retour nous permet de présenter des résultats significatifs et représentatifs des enjeux du secteur agroalimentaire breton.

De plus, les répondants sont représentatifs en termes de tailles d'entreprises, de positionnement géographique, de filières et de niveau d'engagement sur la décarbonation. Ceci renforce la confiance dans les résultats présentés et assure de donner une vue d'ensemble objective et nuancée des pratiques et des défis du secteur agroalimentaire breton en matière de décarbonation.

Nous présentons ici en détail la caractérisation des répondants, par tailles d'entreprises, positionnement géographique, types de filières et niveau d'engagement sur la décarbonation.

- Une diversité de tailles d'entreprises :

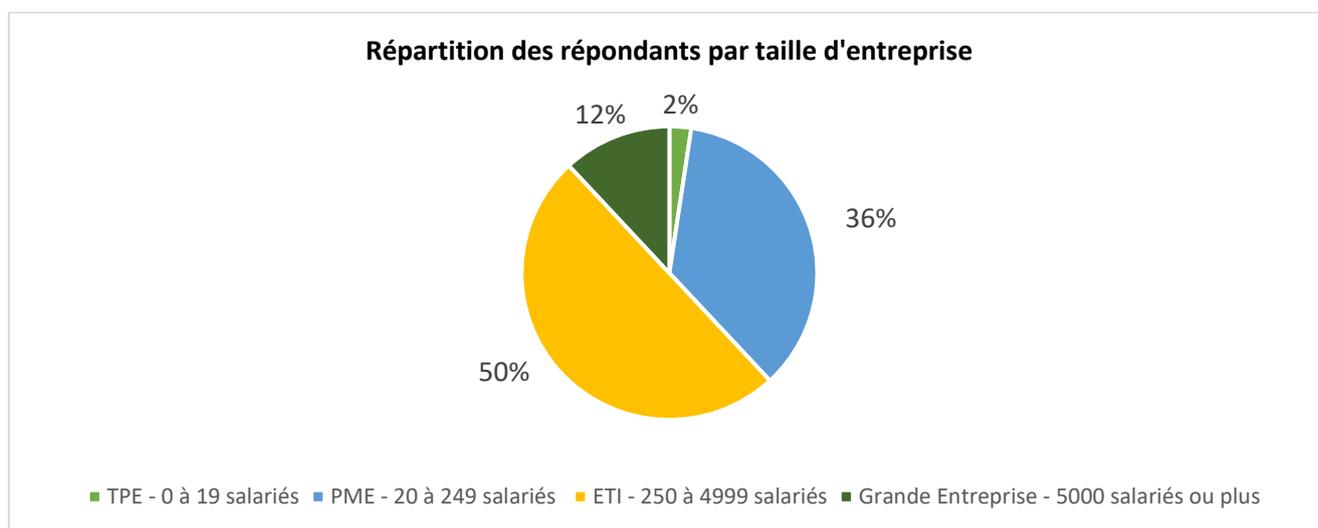


Figure 1: Répartition des répondants par taille d'entreprise

- Une répartition géographique sur tout le territoire :

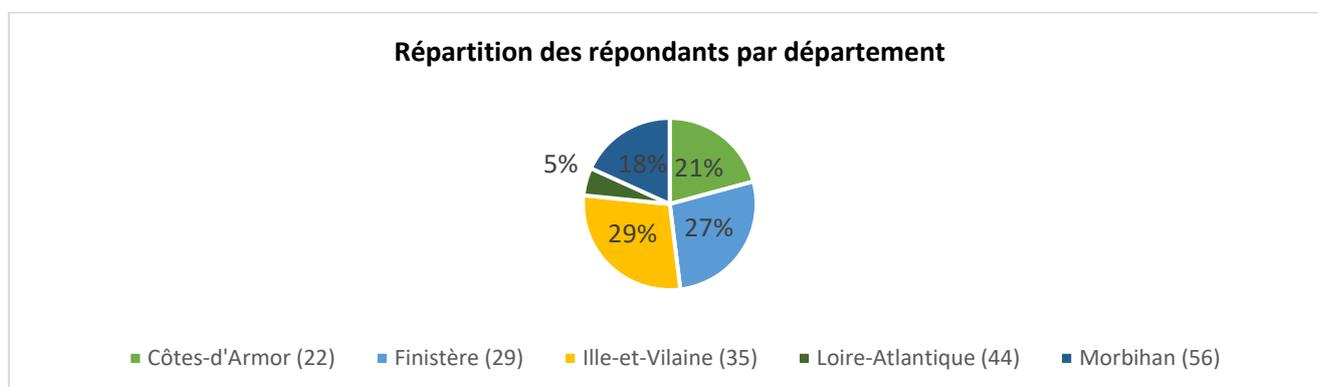


Figure 2: Répartition des répondants par département

- Une représentativité de toutes les filières de production :

Toutes les filières bretonnes sont représentées parmi les répondants.

Un biais méthodologique est cependant à noter : les entreprises produisant du beurre ont sélectionné « Lait et produits laitiers » ce qui explique l'absence de répondant sur la filière « Corps gras (huile, beurre...) ».

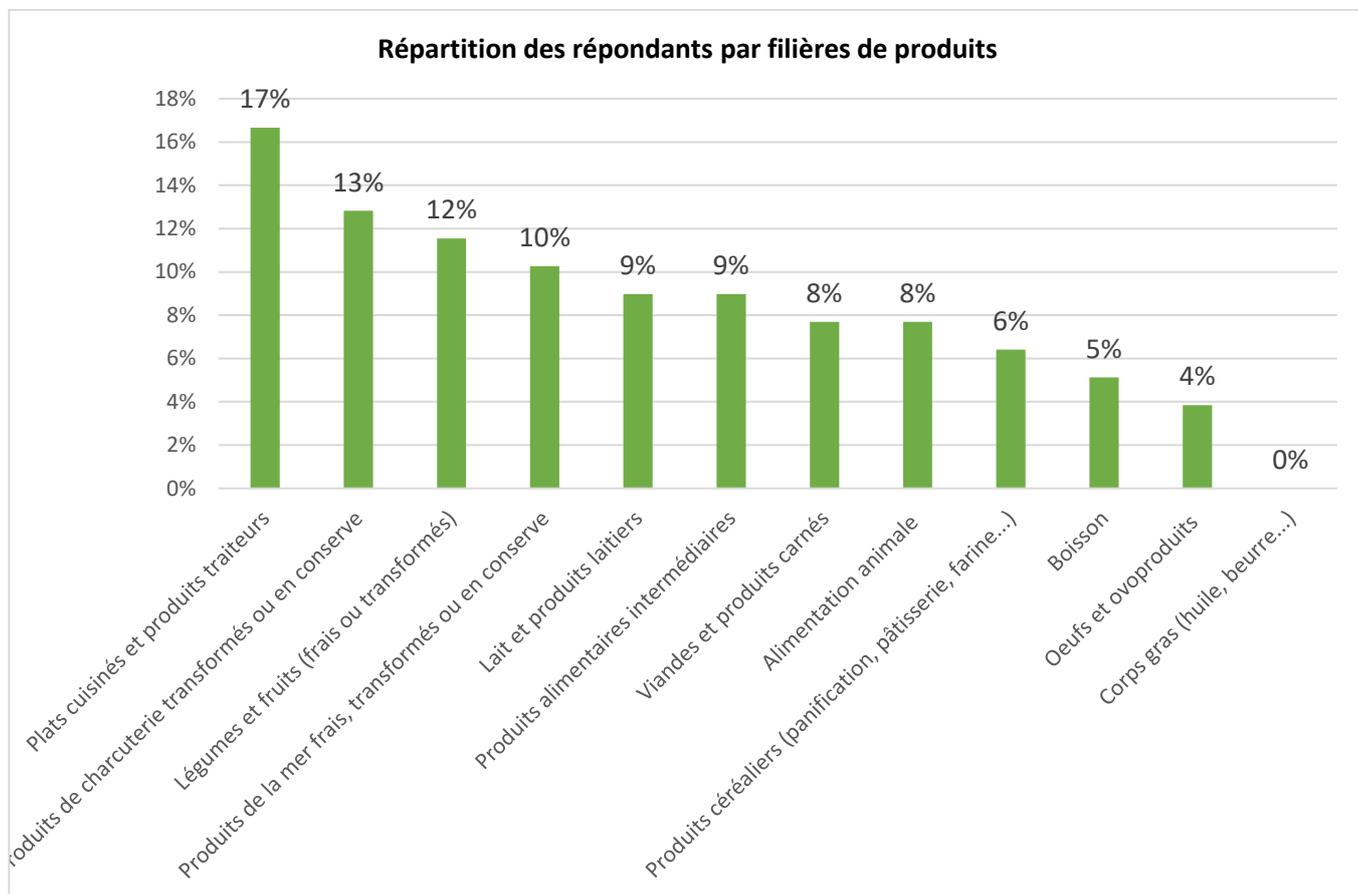


Figure 3: Répartition des répondants par filières de produits

- Une diversité de niveau d'engagement des entreprises sur la décarbonation :

L'échantillon des répondants comprend des entreprises avec un niveau d'engagement plus ou moins fort sur leurs démarches et stratégies de décarbonation.

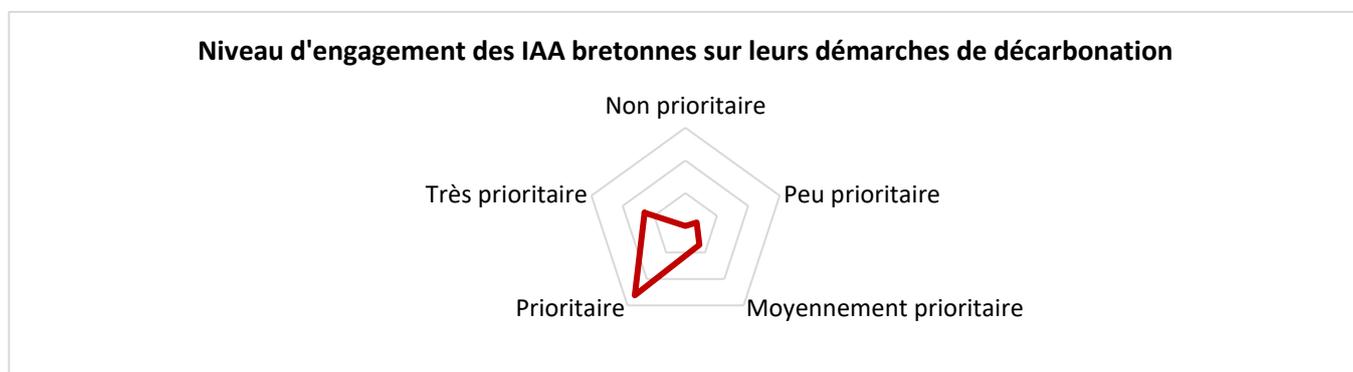


Figure 4: Niveau d'engagement des IAA bretonnes sur leurs démarches de décarbonation

4. Parti pris analytique

Le questionnaire d'enquête quantitative était très dense mais visait à obtenir des réponses sur un spectre resserré des enjeux de décarbonation. Ainsi, les entreprises ont été questionnées principalement sur 4 grands items :

- Vision stratégique globale
- Politique achats
- Energie
- Logistique

La décarbonation des entreprises concerne également d'autres aspects, comme la gestion des data, les emballages ou encore la valorisation des déchets. Cependant, nous avons effectué ce choix méthodologique pour deux raisons : d'une part, pour faciliter la tâche des répondants, le questionnaire étant déjà très long avec ces 4 items principaux, et d'autre part parce que ces sujets de politique achats, d'énergie et de logistique sont fondamentaux pour la décarbonation de la filière et étaient clairement identifiés comme prioritaires dans la feuille de route globale de l'ABEA.

La publication des résultats de cette enquête est une première étape et nous viendrons certainement approfondir les autres angles de la décarbonation ultérieurement.

5. Diffusion des résultats

L'enquête a été analysée et formalisée en début d'année 2025. Le rapport a vocation à être diffusé au plus grand nombre : entreprises agroalimentaires adhérentes à l'ABEA, membres partenaires, institutionnels, presse, politiques, etc.

Le rapport est disponible en téléchargement sur le site internet de l'ABEA : www.abea.bzh

Les résultats ont également fait l'objet d'une présentation lors d'une conférence au CFIA de mars 2025.

Une infographie sera réalisée ultérieurement pour faciliter auprès de chacun la bonne appropriation des indicateurs clés.

Partie 1 : Bilan carbone et postes d'émissions de la filière agroalimentaire bretonne

1. Définition des termes

Le bilan carbone est l'étape de mesure des émissions de GES des entreprises et la première étape indispensable à toute stratégie de décarbonation. C'est un prérequis pour établir un plan de transitions et piloter une démarche de stratégies bas-carbone.

Pour mettre en place le bilan carbone, il est nécessaire **d'identifier et de lister les différents postes d'émissions de GES** de l'entreprise : énergie, intrants matières premières agricoles, intrants emballages, immobilisations, déplacements, etc.

Il existe des **facteurs d'émissions**. Ce sont des coefficients normés et calculés en fonction des émissions moyennes de chaque composante d'un poste d'émission.

La multiplication des facteurs d'émissions par les composantes de chaque poste permet de **déterminer la quantité de carbone produite pour chaque poste**. Cette quantité est exprimée en équivalent CO2 (éqCO₂).

L'unité équivalent CO2 (CO₂éq) a été créée par le GIEC. Elle facilite la comparaison des émissions de GES et permet de les cumuler pour obtenir une vision d'ensemble de l'impact d'une activité.

Les postes d'émissions peuvent être classés selon 3 scopes :

- Le Scope 1 qui regroupe les émissions directes de l'entreprise (consommation d'énergie dans les process, flotte de véhicules possédés en propre, etc.)
- Le Scope 2 qui regroupe les émissions indirectes associées à l'énergie
- Le Scope 3 qui regroupe l'ensemble des autres émissions indirectes, en amont ou en aval de l'activité de l'entreprise.

Schéma descriptif des scopes pour une entreprise

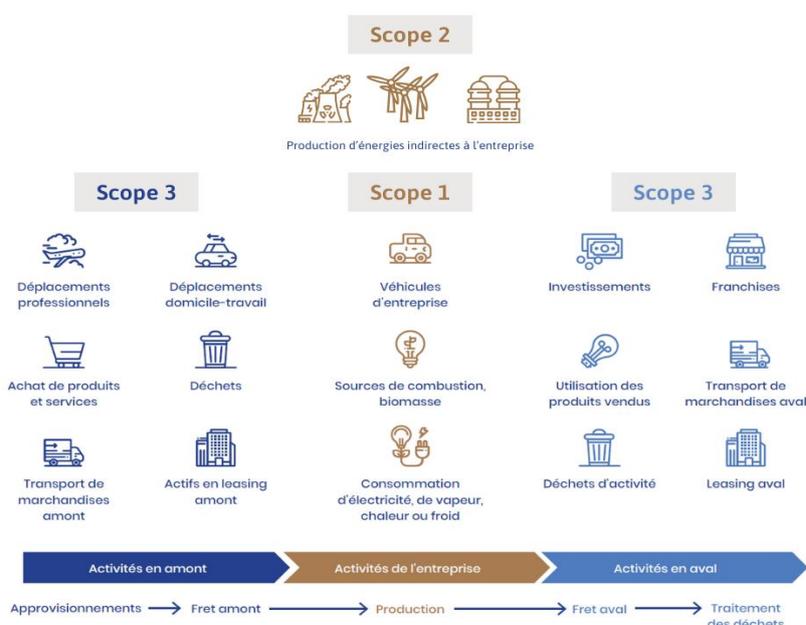


Figure 5: Schéma descriptif des scopes pour une entreprise

Points d'attention sur l'analyse du bilan carbone :

Il est important de noter que le raisonnement par scope peut être imprécis du fait d'une évolution méthodologique de l'affectation des postes d'émissions aux différents scopes.

Le calcul du bilan carbone peut également présenter une marge d'incertitudes importantes, due à l'utilisation de coefficients moyennés et à la récolte des informations souvent délicate, notamment sur le scope 3. C'est pourquoi, même au sein d'une même filière, les bilans carbonés de deux entreprises agroalimentaires différentes sont difficilement comparables.

2. Analyse des postes d'émissions de la filière agroalimentaire bretonne

Dans notre enquête nous avons souhaité interroger les entreprises afin de consolider un « bilan carbone » et des indicateurs représentatifs de la filière agroalimentaire bretonne.

Afin d'obtenir des indicateurs sur la filière agroalimentaire les plus actualisés possible, l'enquête n'a recensé que les résultats des bilans carbone des entreprises effectués ces 2 dernières années.

50% des IAA bretonnes ont effectué un bilan pendant cette période, et **90% des entreprises interrogées projettent** de réaliser un bilan carbone chaque année ou tous les 2 ans.

Les émissions moyennes de la filière agroalimentaire bretonne se répartissent ainsi (par postes d'émission et par scopes) :

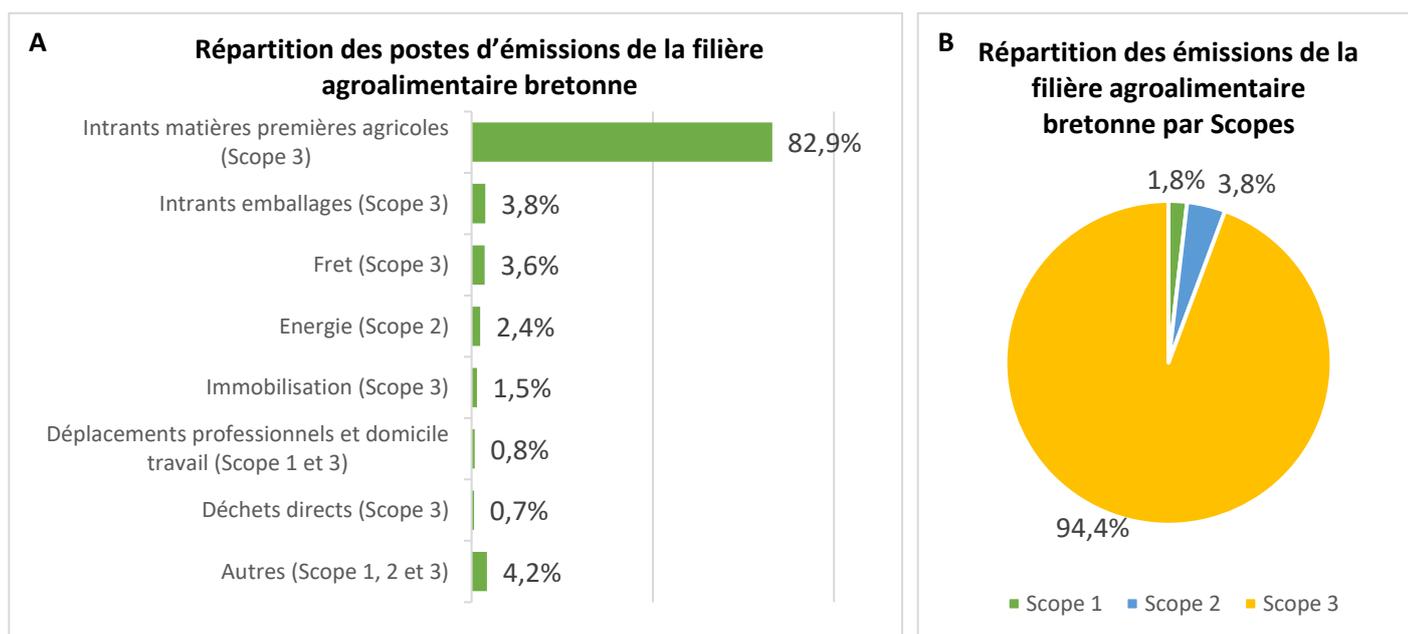


Figure 6: Répartition des émissions de la filière agroalimentaire bretonne par poste d'émissions (A) et par scopes (B)

L'analyse de ces graphiques permet de confirmer que le **Scope 3 (94,4%)**, et tout spécialement les **intrants matières premières agricoles (82,9%)**, sont les éléments les plus impactants.

Le Scope 3 est cependant le plus complexe à intégrer dans les stratégies de décarbonation des IAA bretonnes car il engage plusieurs parties prenantes et ne dépend pas directement des décisions des entreprises. Par exemple, sur le poste des intrants matières premières agricoles, les IAA doivent travailler en collaboration avec l'amont agricole pour trouver des solutions et des leviers efficaces à la diminution des émissions de GES. **Relever ce défi est un enjeu commun et prioritaire pour les filières agricoles et agroalimentaires bretonnes.**

Partie 2 : Politique achats - L'impact majeur de l'approvisionnement en matières premières agricoles

1. Etat de maturité et lien avec l'amont agricole

L'approvisionnement en matières premières agricoles représente 82,9% des émissions de GES chez les IAA bretonnes.

Les entreprises agroalimentaires sont très conscientes des enjeux liés à la décarbonation, et spécifiquement à l'approvisionnement en matières premières agricoles, puisque ce poste d'émissions est de très loin le plus impactant. Cependant, il n'est pas entièrement dépendant des décisions des entreprises agroalimentaires et **nécessite un travail collaboratif avec les acteurs agricoles.**

Ainsi, l'enquête identifie les indicateurs suivants, qui démontre la prise de conscience forte des IAA :

- **81%** des entreprises identifient la décarbonation comme **une priorité stratégique**
- **40%** des entreprises travaillent en **collaboration avec d'autres acteurs du secteur agricole et agroalimentaire**
- **48%** des entreprises ont intégré des **objectifs cibles chiffrés dans leur stratégie**
- **79%** des entreprises ont **un membre de leur CODIR spécifiquement chargé des enjeux environnementaux**

Concernant les aspects techniques du sujet des émissions de GES liées à la production agricole, cette enquête ne les aborde pas. Les entreprises agroalimentaires bretonnes sont parfaitement conscientes de ces enjeux et il est intéressant sur ce point de se référer notamment au « *Memento des pratiques agricoles bas-carbone de l'Ouest* » (La Coopération Agricole Ouest, 2023)

2. La (re)localisation des achats

En complément des techniques agricoles bas carbone, un autre axe de travail est celui de la (re)localisation des achats. Il est cependant important de noter qu'il n'y a pas systématiquement une corrélation directe entre la proximité des achats et leur impact carbone. La démarche de relocalisation des achats est une initiative plus globale, qui vise à renforcer les liens locaux et à promouvoir une économie territoriale et résiliente, en privilégiant et en valorisant les ressources et savoir-faire régionaux pour pérenniser l'emploi et la dynamique du territoire.

Initié et porté par la Région Bretagne, le projet www.relocalisons.bzh est coordonné par Bretagne Développement Innovation, l'agence de développement économique régionale. Cette démarche de relocalisation par les achats s'inscrit dans une dynamique collective, qui vise à inciter les entreprises du territoire breton à cartographier leurs achats et identifier ceux qui pourraient être relocalisés en Bretagne ou en France.

Ceci permettra de structurer des chaînes de valeur territorialisées, englobant l'ensemble du processus, depuis la production agricole en amont jusqu'à la transformation et la distribution des produits. De plus, cette identification de la provenance et la localisation des achats des entreprises leur permettra d'évaluer les risques liés à leur approvisionnement et de faire des choix stratégiques de relocalisation.

Pour aider les entreprises à cartographier leurs achats et à identifier les achats à relocaliser, la Région a créé l'indice breton d'achat local (IBAL). Cet indice permet d'évaluer la part de leurs achats, en valeur, provenant de Bretagne, de France, de l'UE ou d'autres origines. C'est la première étape d'identification avant l'élaboration d'une stratégie de relocalisation.

Nous avons souhaité identifier l'IBAL des IAA bretonnes dans cette enquête, afin de pouvoir suivre l'évolution de cet indicateur dans les années à venir. Les résultats sont les suivants : en moyenne, 75% des achats des IAA bretonnes sont faits en France dont 35% en Bretagne.



Figure 7: Indice breton d'achat local moyen des IAA bretonnes

A noter que tous les achats ne sont pas relocalisables, certaines matières premières ne pouvant pas être produites en France ou en Bretagne.

Plusieurs indicateurs soulignent l'importance accordée par les IAA bretonnes à l'origine de leurs achats :

- **1 entreprise sur 2 (52%) envisage d'augmenter à court terme la part bretonne de ses approvisionnements**
- **57% des IAA projettent de faire de même pour la part française**
- **45% des entreprises ont par le passé déjà choisi de changer de fournisseur pour améliorer l'empreinte environnementale de leurs approvisionnements**

Partie 3 : Gestion de l'énergie - Sobriété et évolution du mix énergétique

1. La sobriété énergétique, levier prioritaire d'efficacité énergétique

Entre 2021 et 2022, **les factures d'énergie ont en moyenne augmenté de 48% en France** (Agreste, 2024) pour les entreprises agroalimentaires. Cet enjeu financier a engendré une remobilisation très forte sur les mesures d'efficacité énergétique.

La part de l'énergie dans le bilan carbone représente **2,4% des émissions totales de la filière agroalimentaire bretonne**. Cette part peut paraître négligeable par rapport à la part des émissions d'intrants matières premières agricoles. Cependant, ce poste est stratégique puisque les consommations d'énergie font partie du Scope 1 et que les entreprises ont donc directement la main pour faire des choix d'investissements et mettre en place des actions pour améliorer leurs performances sur le sujet. La recherche de sobriété et d'efficacité énergétique sont d'ailleurs un sujet de travail historique dans les entreprises agroalimentaires.

Les IAA sont ainsi assez matures sur le sujet du pilotage des consommations et de l'efficacité énergétique : **88% des entreprises ont gagné en efficacité énergétique au sein de leurs processus de production ces 5 dernières années**.

De nombreuses actions concrètes ont été mises en place par les IAA bretonnes et ont permis des économies d'énergies importantes :

- **83%** des entreprises interrogées possèdent un **plan d'action global de réduction de la consommation d'énergie**
- **79%** ont un « **référent énergie** » identifié
- Plus **de 3 entreprises sur 4** possèdent des **outils de mesure et de pilotage précis** de leur consommation d'énergie

La modernisation des équipements de production alimentaire a également beaucoup joué dans la sobriété et l'efficacité énergétique des entreprises : l'amélioration de l'isolation des bâtiments, l'installation de boucles de récupération de la chaleur fatale, l'investissement dans de nouveaux équipements moins énergivores, ou encore dans une moindre mesure, l'éclairage LED et les détecteurs de présence, ont permis aux IAA bretonnes de diminuer leurs consommations.

Cependant, il est très intéressant de noter que **95% des entreprises pensent avoir la capacité d'améliorer davantage leur efficacité énergétique**. Cela signifie que plusieurs leviers sont encore actionnables pour poursuivre d'une part les efforts de sobriété et d'autre part l'évolution du mix énergétique vers des sources d'énergies plus renouvelables.

2. L'évolution du mix énergétique vers davantage de renouvelable (EnR)

En 2021 en France, le mix énergétique de la filière agroalimentaire est composé en quasi-totalité par le gaz naturel et l'électricité (INSEE, 2024). C'est également le cas pour les IAA bretonnes :

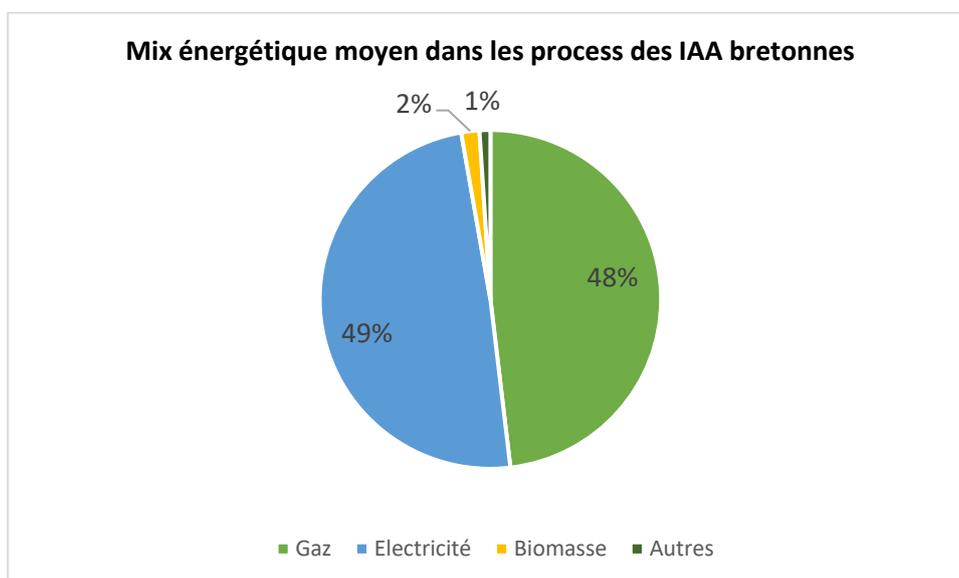


Figure 8: Mix énergétique moyen dans les process des IAA bretonnes

Les deux énergies principales (gaz et électricité) qui composent le mix énergétique des IAA bretonnes peuvent provenir soit de sources renouvelables (à date minoritaires) soit de sources fossiles. La tendance d'évolution du mix énergétique s'oriente vers une augmentation de la part d'énergies renouvelables.

Au-delà de l'évolution vers une plus grande production et consommation d'énergie renouvelable par les IAA, le sujet de la sécurisation de l'approvisionnement est également important. Ainsi, les entreprises sont soucieuses de garder plusieurs sources d'approvisionnement énergétique pour répondre à cet enjeu.

L'évolution du mix énergétique des IAA bretonnes passe par la double stratégie d'augmentation de la production et de la consommation d'énergies renouvelables.

Production d'EnR par les IAA bretonnes

31% de l'énergie consommée par les bretons est d'origine renouvelable (éolien, hydrolien ou gaz vert)(Insee, 2024).

Parmi les IAA bretonnes interrogées, **26% produisent des EnR** à partir de différents procédés, notamment le photovoltaïque (PV), la méthanisation, la biomasse et l'éolien. La récupération de chaleur fatale est également intégrée dans la production d'EnR.

Parmi les IAA bretonnes productrices d'EnR, **33% autoconsomment** cette énergie et **18% la revendent en totalité ou pour partie**.

76% des IAA bretonnes ont un ou plusieurs projets de production d'EnR dans les 5 prochaines années :

- **55% prévoient des installations PV** (ombrières de parking, trackers ou toitures)
- **23% prévoient une production d'EnR à partir de biomasse** (chaudière, production de vapeur)

- **8% prévoient une installation de solaire thermique**

L'installation de ces différentes infrastructures permettrait l'augmentation des capacités d'autoconsommation des entreprises, une meilleure sécurisation de leurs apports et de leurs émissions de GES.

Cependant, l'installation d'infrastructures de production d'EnR peut s'avérer compliquée, ainsi **69% des IAA bretonnes rencontrent des freins sur la mise en place de telles installations :**

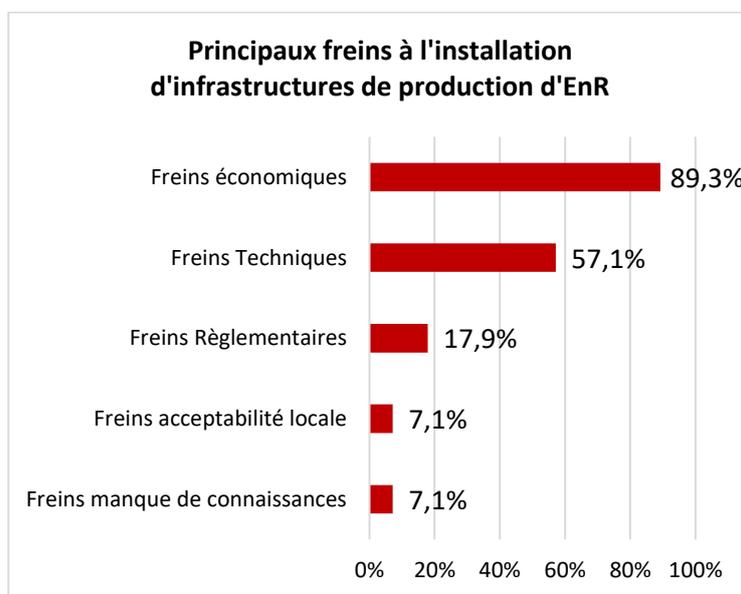


Figure 9: Principaux freins à l'installation d'infrastructures de production d'EnR

- **Les freins économiques :** Le manque de capacité d'investissement, la difficulté à mobiliser des aides publiques pour ce type d'infrastructures, le manque de rentabilité et les tarifs de rachat d'énergie très en dessous du marché sont les exemples les plus souvent cités par les IAA bretonnes.
- **Les freins techniques :** Les usines et bâtiments ne sont parfois pas en capacité d'accueillir des équipements destinés à la production d'EnR. Les toits des bâtiments existants ne sont ainsi généralement pas capables de soutenir des panneaux PV. De plus, la sécurité des bâtiments peut parfois être compromise et les sociétés d'assurance ne veulent pas s'engager à assurer des infrastructures d'EnR.
- **Les freins règlementaires :** Les évolutions règlementaires sont parfois compliquées et les demandes difficiles à mettre en place (loi APER, CSRD, etc.). Les entreprises se retrouvent parfois en difficultés sur des projets de construction face à la charge administrative et aux exigences que la réglementation peut engendrer.
- **Les freins d'acceptabilité sociétale :** Les projets d'installations d'EnR comme des éoliennes, des méthaniseurs ou des ombrières sont souvent contestés par des habitants du territoire, ce qui peut amener les projets à être retardés voir annulés.

Certaines entreprises nous ont également fait part de freins relatifs à un manque de connaissances et des difficultés à trouver des informations suffisantes sur la production d'EnR.

Consommation d'EnR par les IAA bretonnes :

33% des entreprises consomment des EnR dans leurs process. Cela représente en moyenne **12% de leur mix énergétique total.**

Les principales sources d'EnR utilisées dans les IAA bretonnes proviennent de :

- Le photovoltaïque (PV) (54%)
- La biomasse (46%)
- La méthanisation (12%)
- La récupération de chaleur fatale (non quantifié)

52% des IAA bretonnes rencontrent des difficultés liées à l'approvisionnement en EnR. Les principaux freins identifiés sont d'ordre :

- **Économique** : les EnR sont en moyenne plus chères que les énergies fossiles
- **Technique** : Les EnR ne sont pas forcément disponibles à l'achat et/ou l'accès au réseau peut être compliqué. Par ailleurs, les procédés industriels ne sont pas forcément adaptés à tout type d'énergie. Ainsi, certains procédés ne sont pas électrifiables
- **Règlementaire** : Par exemple, la procédure est très complexe pour faire certifier que le site agroalimentaire consomme du gaz vert provenant d'un méthaniseur proche de ce site
- **Manque de connaissances** sur le sujet

Partie 4 : Logistique et mobilité- De nombreux axes à investir

1. Le transport de marchandises

Le transport est le troisième poste d'émissions le plus important chez les IAA bretonnes avec une part des émissions identifiée à **3,6%**. Malgré sa part relativement faible, ce poste, comme celui de l'énergie, est pris en compte dans les stratégies de décarbonation des entreprises. Il existe en effet de nombreux leviers actionnables à court et moyen terme pour diminuer les émissions de ce poste.

1.1. Répartition et impact des modes de livraisons

Les résultats de notre enquête identifient sans surprise que le transport routier est le mode de livraison le plus utilisé par les IAA en Bretagne :

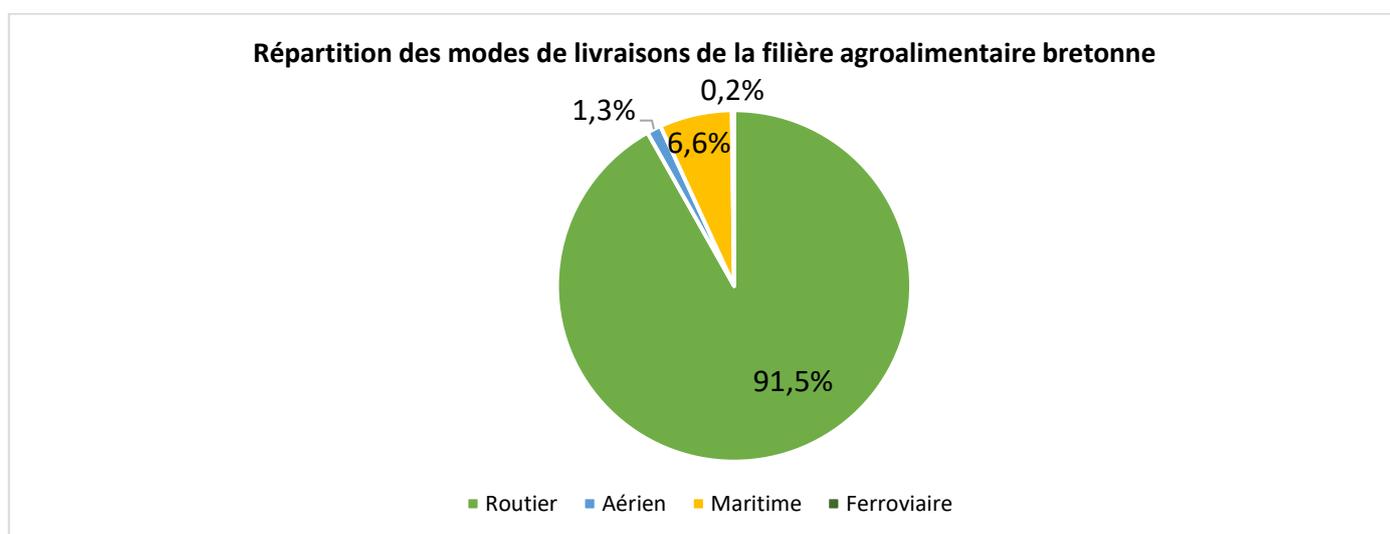


Figure 10: Répartition des modes de livraisons de la filière agroalimentaire bretonne

En comparant ces résultats à la répartition des modes de transports en France, la Bretagne est au-dessus de la moyenne sur le transport routier (89,3% en France en 2023). En revanche, le transport ferroviaire est bien moins important en Bretagne par rapport à la moyenne française (8,9% en France en 2023)(Source : Union des entreprises de transport et logistique en France, 2025).

Ces différences peuvent être expliquées par plusieurs facteurs, comme par exemples :

- **Sur le transport ferroviaire** : le petit nombre et le peu de disponibilité des rails pour le transport de marchandises sur le territoire breton ne permet que très peu aux entreprises d'utiliser ce mode de transport.
Selon le Shift Project, il paraît irréaliste pour la région Bretagne d'atteindre les parts nationales sur le transport ferroviaire. Avec les projections les plus optimistes, le Shift estime que la Bretagne sera capable de multiplier par 5 la quantité de marchandises transportée par voie ferroviaire, d'ici 2050 (The Shift Project, 2024). Ce mode de transport reste donc très difficilement disponible et améliorable sur la région.
- **Sur le transport routier** : Etant donné le peu de disponibilité de transport ferroviaire sur le territoire, l'impossibilité de transport fluvial (les fleuves et rivières bretonnes ne peuvent pas tous accueillir des

péniches destinées au transport de marchandise) et les difficultés liées au cabotage en mer (temps, disponibilités), le transport routier reste le mode de transport le plus utilisé par les IAA bretonnes.

D'autre part, l'impact carbone de ces modes de transports est très variable, il est donc important de le prendre en compte dans les stratégies de décarbonation des entreprises :

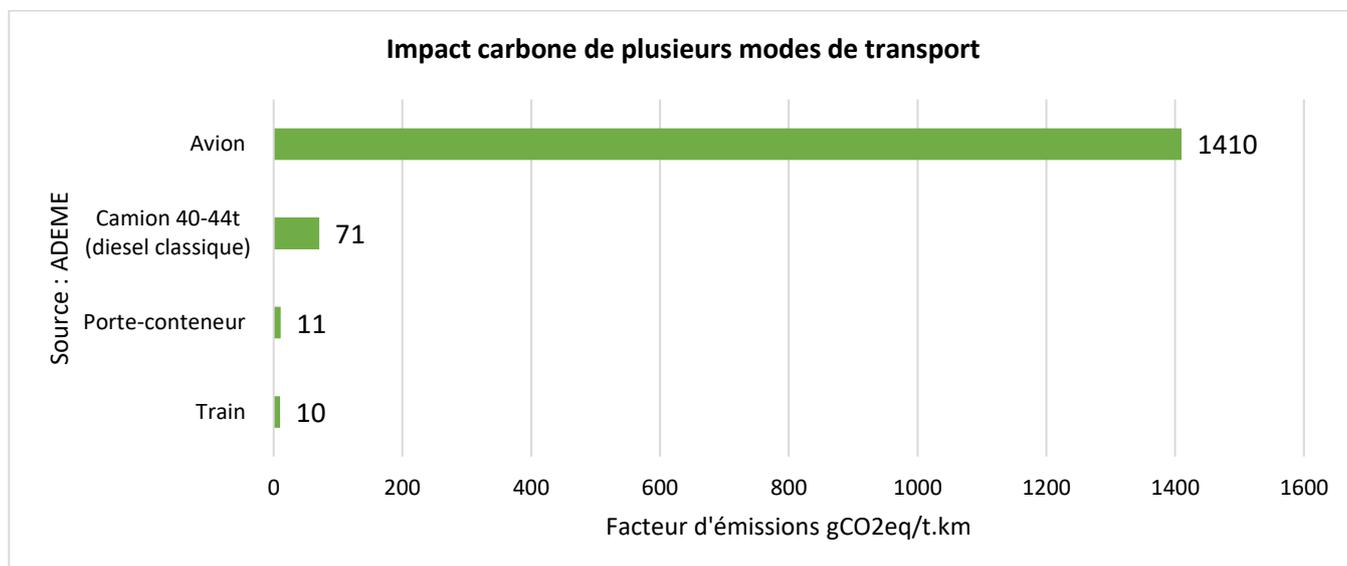


Figure 11: Impact carbone de plusieurs modes de transport

La comparaison de l'intensité carbone des différents modes de transports de marchandises se mesure en termes d'émissions par tonne-kilomètre (t.km). Il est important de noter que certains modes de transports sont beaucoup plus émetteurs que d'autres pour 1 tonne de marchandise transportée sur 1 km. Par exemple, le transport routier est environ trois fois plus émetteur de CO₂ que le transport ferroviaire ou maritime.

D'autres facteurs sont aussi à prendre en compte. En effet, pour tout mode de transport, les émissions sont dépendantes de la distance parcourue et du poids des marchandises. Par conséquent, la diminution des émissions de GES pour le transport de marchandises doit prendre en compte 3 paramètres :

- La distance parcourue
- Le poids et le remplissage de la marchandise
- Le mode de transport

1.2. Identification des différents leviers

La décarbonation du transport de marchandises est travaillée par la filière depuis plusieurs années. **43 % des IAA bretonnes possèdent un plan d'action précis pour réduire l'empreinte carbone liée au transport de leurs produits.**

Plusieurs leviers ont été identifiés et pour certains sont déjà mis en place :

- L'optimisation du chargement
- La mutualisation du transport
- Le report modal
- Développement de solutions alternatives aux carburants fossiles

Avant d'entrer dans le détail de ces leviers d'actions, il est important de souligner que **les actions liées à la décarbonation du transport de marchandises doivent être des actions concertées entre les différents acteurs du transport : les chargeurs, les transporteurs et les distributeurs ou clients finaux.**

Les IAA bretonnes ne possèdent jamais en totalité leur propre flotte de véhicules. Elles sous-traitent généralement une partie de leur transport, et pour **57% d'entre elles, sous-traitent la totalité du transport de marchandises.**

Le dialogue entre ces deux parties, chargeurs et transporteurs est donc essentiel pour mettre en place des actions de décarbonation. C'est ce que l'on observe déjà chez **31% des IAA bretonnes qui déclarent impliquer leurs transporteurs dans leurs efforts de décarbonation.**

La troisième partie prenante est également à intégrer dans la construction de nouveaux modèles logistiques.

La collaboration entre les parties prenantes

L'optimisation des processus logistiques est un levier d'actions qui passe par une concertation et un dialogue constant entre les trois parties concernées : les chargeurs, les transporteurs et les clients. Cependant, peu nombreux sont les acteurs qui acceptent de collaborer de manière à optimiser les processus logistiques. Les IAA bretonnes soulignent que toute tentative de renversement de cette tendance pourrait se révéler complexe. **Le rapport de force entre les différents maillons de la chaîne d'approvisionnement joue un rôle prépondérant dans la mise en œuvre de toute stratégie visant à optimiser les processus de livraison et de stockage.**

L'optimisation des processus logistiques

Les solutions d'optimisation des processus logistiques le plus souvent privilégiées incluent :

- L'optimisation du remplissage des palettes pour diminuer l'empreinte au sol
- L'augmentation du poids moyen par palette
- La mutualisation du transport

Les deux premières solutions entrent dans ce que l'on appelle **l'optimisation du chargement**. La **mutualisation du transport** est une autre manière d'optimiser les processus logistiques.

La mutualisation du transport

La mutualisation du transport nécessite la collaboration entre plusieurs chargeurs avec un ou plusieurs transporteurs pour un ou plusieurs distributeurs communs aux chargeurs. Ce type d'optimisation peut s'avérer compliqué à mettre en place pour plusieurs raisons :

- L'acceptation des chargeurs que leurs produits soient transportés dans le même camion
- L'acceptation des clients que plusieurs types de produits et plusieurs marques arrivent sur le même créneau horaire et dans le même camion
- L'acceptation du transporteur d'avoir moins de trajets enregistrés

Malgré les difficultés pour mettre en place ce type d'action, il existe déjà sur le territoire breton des actions de collaboration entre acteurs pour optimiser les processus logistiques qui fonctionnent très bien. Par exemple, nous pouvons citer le GIE des chargeurs de la pointe de Bretagne, un groupement d'IAA bretonnes qui organise la mutualisation du transport de leurs produits secs. Ce fonctionnement a ainsi permis aux IAA d'augmenter leur moyenne de remplissage des camions de 17 à 35 palettes au sol par camion. Ceci est également avantageux économiquement pour les chargeurs.

D'autres initiatives de ce type existent également, à plus petite échelle. Ces collaborations permettent un meilleur remplissage des camions et une diminution des trajets de transport routier, entraînant ainsi une baisse des émissions de GES.

L'optimisation du chargement

Améliorer le taux de chargement des camions est une problématique que toutes les IAA rencontrent et un levier travaillé systématiquement. En effet, en maximisant la capacité de chargement des véhicules, les entreprises peuvent améliorer leur efficacité opérationnelle, mais elles contribuent également de manière significative à la réduction de leur empreinte carbone. **48% des IAA bretonnes estiment encore pouvoir améliorer ce taux de chargement.**

Malgré un taux de chargement moyen plutôt correct (83% en moyenne en 2020 selon Transport et Environnement), les entreprises ne parviennent pas à charger à 100% leurs véhicules. Elles sont le plus souvent confrontées à 2 difficultés :

- **Aux commandes des clients** : les défis les plus rencontrés sont la petite taille des volumes de commande et des fréquences de livraisons très importantes (plusieurs fois par semaine, une fois par jour) ce qui ne permet pas toujours d'affréter des palettes et des camions complets. Les clients, en particulier les grandes et moyennes surfaces (GMS), refusent souvent de stocker les produits, ayant opté depuis des années pour une gestion en flux tendu.
- **A la variabilité des apports en matière première** : les apports pour les produits frais et brutes (maraichages) sont difficilement prédictibles à cause de la variabilité météorologique ou la saisonnalité des produits (flux poussés). La méthode mise en place pour optimiser les camions en flux poussé est la centralisation des produits de différents producteurs, qui peut éventuellement permettre un meilleur remplissage des camions vers les entreprises de transformation et les clients. Ces pratiques sont déjà très observées chez les maraichers bretons au sein des différentes coopératives.

Une optimisation supplémentaire ne pourra être réalisée qu'à la condition que les parties prenantes consentent à travailler sur un nouveau modèle d'approvisionnement en matières afin de pouvoir rendre compatible le flux poussé souvent observé en amont et le système en flux tendu installé en fin de chaîne logistique.

C'est pourquoi la première étape à toute démarche d'optimisation de chargement ou de mutualisation est la collaboration entre les différents acteurs de la chaîne du transport de marchandises.

Développement de solutions alternatives aux carburants fossiles

Développement et utilisation de biocarburants

31% des véhicules transportant des marchandises utilisent des carburants alternatifs moins carbonés (biodiesel, biocarburant B100, PUR-XTL (HVO100), B30, XTL, GNV/Biogaz, etc.).

Cette alternative aux carburants fossiles est rapide à mettre en place et nécessite des investissements et des remaniements d'organisation moindre que les autres leviers d'actions. En effet, ces carburants alternatifs sont la plupart du temps compatibles avec les moteurs de camions diesel existants.

De plus, cette alternative possède un **potentiel de décarbonation pouvant atteindre 80%** (IFP Energies Nouvelles, 2024). Pour les IAA bretonnes, ce levier paraît donc pertinent à actionner sur le territoire.

Cependant, il existe encore plusieurs freins à lever pour permettre le déploiement de cette solution :

- Stockage des biocarburants (lieu de stockage, responsabilités...)
- Clarifications fiscales des biocarburants
- Compatibilité des moteurs
- Montant des investissements R&D, etc.

Electrification des modes de transport

L'utilisation de **poids lourds (PL) électriques** est rare en Bretagne car les investissements sont colossaux (un PL électrique est 3 fois plus cher qu'un PL diesel). De plus, les capacités d'autonomie sont difficiles à estimer étant donné le grand nombre de paramètres qui l'impactent (température extérieure, poids du camion, distance parcourue, pauses effectuées, bornes disponibles...). Enfin, les incertitudes sur les types de dispositifs de recharge (recharge rapide ou lente), le nombre et la localisation des installations de recharge disponibles ainsi que leur prix fait que l'électrification manque encore d'attractivité vis-à-vis des utilisateurs pour pouvoir rivaliser avec les camions diesel.

L'écoconduite :

Il est également important de noter que **les IAA s'engagent dans une démarche d'amélioration continue depuis plusieurs années** en ce qui concerne la formation des chauffeurs à l'écoconduite : **près de 100 % des chauffeurs bénéficient également d'une formation en écoconduite** . Cette action simple et peu coûteuse à mettre en place est un levier à court terme pour diminuer les consommations de carburant des entreprises.

Le Report modal

Le report ou transfert modal désigne le report d'une partie des flux d'un mode de transport vers un autre. Le report modal le plus souvent observé pour décarboner est celui du transport routier vers le ferroviaire (Fer). Pour la Bretagne, les lignes ferroviaires sont déjà exploitées au maximum et étant donné leur manque de rentabilité et leur obsolescence grandissante, ce type de report modal est compliqué à mettre en place rapidement. Cependant, plusieurs entreprises utilisent en grande partie le Fer pour leur approvisionnement en matières premières, notamment depuis le Centre-Val de Loire. Il existe également plusieurs projets d'amélioration des lignes bretonnes existantes, mais ils concerneront principalement l'approvisionnement en matières premières et non le transport aval des marchandises.

Concernant la distribution des **produits finis frais** , les dates limites de consommation (DLC) rendent actuellement complexe le report modal vers le Fer. Notre enquête souligne que les rares entreprises ayant tenté de transporter des **produits frais** de cette manière ont rencontré d'importantes difficultés et ont finalement fait marche arrière.

Etant donné les difficultés identifiées précédemment sur le développement du transport ferroviaire sur le territoire breton, l'ABEA a pour l'instant décidé de prioriser et orienter ses actions futures sur 3 leviers principaux :

- **L'optimisation du chargement des camions,**
- **La mutualisation du transport,**
- **Le développement de solutions alternatives aux carburants fossiles.**

Le label FRET 21

De nombreuses entreprises participent au programme **Fret 21**. Ce programme est un engagement volontaire qui vise à inciter les entreprises, en tant que donneurs d'ordres des transporteurs, à intégrer plus efficacement l'impact des transports dans leur stratégie de développement durable. Les entreprises bénéficient d'un accompagnement personnalisé, ainsi que d'un accès à des outils spécifiques de calcul et de reporting. Le dispositif agit notamment sur le taux de chargement et la distance parcourue (<https://fret21.eu/>).

L'utilisation de l'intelligence artificielle

L'informatisation des données et l'installation de compteurs sont des outils pertinents pour améliorer les flux et les taux de remplissage. L'intelligence artificielle peut être incrémentée dans des solutions digitales pour, par exemple, optimiser les itinéraires en temps réel. À l'instar d'UPS, qui grâce à l'IA a perfectionné son système ORION, économisant ainsi des millions de tonnes de carburant par an.

2. La mobilité des collaborateurs

En France métropolitaine, tous modes de transport confondus, les trajets domicile-travail représentent à eux seuls **13 % des émissions de GES des transports** et plus de **25 % des émissions des voitures des particuliers** (Insee, 2023). Ces émissions de GES des trajets domicile-travail sont dues à 98% à l'utilisation de la voiture.

Notre enquête identifie que les déplacements professionnels et domicile-travail représentent **0,8% des émissions totales de l'industrie agroalimentaire bretonne**. Ce poste d'émission représente un potentiel de décarbonation assez faible pour la filière. Pourtant, **50% des entreprises ont déployé des dispositifs d'incitation visant à faire évoluer les pratiques des collaborateurs sur la mobilité domicile-travail**.

Certaines entreprises ont, par exemple, **synchronisé les horaires de début de travail pour favoriser le covoiturage** et ont mis en place des plateformes internes de covoiturage. Cependant, le covoiturage peine à se développer davantage.

D'autres ont introduit des primes de mobilité durable ou le **forfait mobilité durable (FMD)** pour encourager des modes de transport écologiques : des **vélos électriques** peuvent être mis à disposition et des primes spécifiques pour l'utilisation de ce type de vélos peuvent être offertes.

Certaines entreprises participent activement à l'élaboration de **nouvelles lignes de bus** intégrées à leur commune. En matière de formation et d'infrastructure, des sessions **d'écoconduite** sont organisées pour les conducteurs, et des **points de recharge électrique** pour véhicules sont parfois installés. Enfin, des ateliers de réparation de vélos sont parfois proposés pour faciliter l'entretien des vélos des employés.

Néanmoins, la voiture individuelle reste aujourd'hui indispensable dans les zones rurales en Bretagne, dans lesquelles sont majoritairement implantées les IAA et leurs collaborateurs. Notre enquête a identifié que **59% des collaborateurs des IAA bretonnes se trouvent à moins de 20 minutes en voiture de leur lieu de travail**.

Les entreprises sont conscientes de l'impact relativement faible de toutes ses actions en termes de décarbonation, mais elles y voient une pertinence sur le volet attractivité : en plus de bénéficier au porte-monnaie des collaborateurs, ces initiatives constituent un levier d'attractivité et de fidélisation en matière de recrutement et peuvent aussi avoir des effets positifs sur la **santé** des collaborateurs.

Conclusion

Sans surprise, notre enquête identifie l'impact massif du scope 3 dans le bilan carbone de la filière agroalimentaire bretonne : 94,4 %. Ce sont notamment les matières premières agricoles qui sont de loin le premier poste d'émissions avec 82,9 %.

C'est cependant, et de façon logique, sur leur scope 1 que les entreprises ont le plus travaillé jusqu'à aujourd'hui. En effet, celui-ci dépend directement de leurs choix, contrairement au scope 3 qui nécessite un travail avec de nombreuses parties prenantes. **Concernant l'énergie, 88% des entreprises ont ainsi gagné en efficacité au sein de leur process ces 5 dernières années et elles sont 95% à estimer avoir encore des marges de progression.** C'est donc un axe de travail de fond depuis plusieurs années, qui est à poursuivre pour la filière.

Etant donné le poids des matières premières agricoles, l'enjeu incontournable est aujourd'hui celui du travail avec l'amont agricole, afin de poursuivre l'identification et la mise en œuvre des leviers d'actions permettant la diminution des émissions de GES liées à l'approvisionnement en matières premières agricoles. Ces leviers d'actions devront s'inscrire dans une logique de compétitivité de la filière, que ce soit du côté agricole comme du côté agroalimentaire.

Enfin, **la logistique est également un enjeu, sur lequel nous avons identifié 3 priorités d'actions**, qui ne pourront pas se non plus se mettre en place sans travail collaboratif avec les transporteurs et les clients :

- L'optimisation du chargement des camions,
- La mutualisation du transport,
- Le développement de solutions alternatives aux carburants fossiles.

Cette enquête permet à tous de disposer d'indicateurs chiffrés à instant T, spécifiques à la filière agroalimentaire bretonne. Cette étape de chiffrage de l'état des lieux est indispensable, afin de pouvoir mesurer objectivement l'impact des trajectoires de transitions mises en place.

Enfin, deux conditions de réussite sont identifiées dans notre enquête pour permettre la poursuite des trajectoires de transitions par les entreprises :

- **Renforcer la compétitivité de la filière**

La Bretagne accuse 4 points de retard de valeur ajoutée par rapport à la moyenne des IAA françaises et le taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée/chiffre d'affaires) des IAA bretonnes ne cesse de s'effriter, contrairement à une dynamique nationale positive, de même que le taux de marge brute (Association Bretonne des Entreprises Agroalimentaires (ABEA), 2025). **La mise en regard de ces indicateurs économiques avec les montants colossaux des investissements nécessaires à la décarbonation** (Estimation des investissements nécessaires à 6 Mds d'€ pour l'ensemble de la filière agroalimentaire française, ANIA, 2025) **interpelle et souligne la nécessité de ne pas décorrélérer compétitivité et transitions.** En effet, si les transitions sont une nécessité, elles ne pourront se faire que si les entreprises sont rentables. Les transitions en elles-mêmes ne permettent pas la différenciation et la création de valeur, mais seront plutôt demain le socle commun indispensable à tous.

- **Renforcer les collaborations avec l'ensemble des parties prenantes**

La poursuite des trajectoires de transitions passera nécessairement par un renforcement des collaborations avec l'ensemble des parties prenantes, qu'elles soient agricoles sur l'axe de la diminution des émissions liées aux matières premières agricoles, ou encore avec les transporteurs et clients sur la décarbonation du transport.

Bibliographie

Agrete (2024) *GraphAgri2024 : Consommations d'énergie dans les IAA*.

Association Bretonne des Entreprises Agroalimentaires (ABEA) (2025) *Note de tendances de l'ABEA - Le réseau de l'agroalimentaire breton*.

La Coopération Agricole Ouest (2023) *Mémento des pratiques agricoles de l'Ouest*.

IFP Energies Nouvelles (2024) *Biocarburants et e-fuels : des carburants renouvelables d'avenir | IFPEN*. Available at: <https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/enjeux-et-prospective/decryptages/energies-renouvelables/biocarburants-et-e-fuels-des-carburants-renouvelables-davenir> (Accessed: 3 March 2025).

Insee (2024) *Insee Conjoncture Bretagne*.

Insee, S. publiques (2023) *Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires | Données et études statistiques*. Available at: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/deplacements-domicile-travail-des-emissions-de-gaz-effet-de-serre-tres-variables-selon-les> (Accessed: 3 March 2025).

The Shift Project (2024) *Vers des économies régionales bas-carbone*.

Union des entreprises de transport et logistique en France (2025) *Transport de marchandise et Logistique - panorama annuel*.

Table des figures

Figure 1: Répartition des répondants par taille d'entreprise	4
Figure 2: Répartition des répondants par département	4
Figure 3: Répartition des répondants par filières de produits	5
Figure 4: Niveau d'engagement des IAA bretonnes sur leurs démarches de décarbonation	5
Figure 5: Schéma descriptif des scopes pour une entreprise	7
Figure 6: Répartition des émissions de la filière agroalimentaire bretonne par poste d'émissions (A) et par scopes (B)	8
Figure 7: Indice breton d'achat local moyen des IAA bretonnes	10
Figure 8: Mix énergétique moyen dans les process des IAA bretonnes.....	12
Figure 9: Principaux freins à l'installation d'infrastructures de production d'EnR	13
Figure 10: Répartition des modes de livraisons de la filière agroalimentaire bretonne	15
Figure 11: Impact carbone de plusieurs modes de transport	16