

Co-construction d'une charte et d'un plan d'action en faveur d'une logistique durable des îles

Compte-rendu de l'atelier #1 – 28 janvier 2026



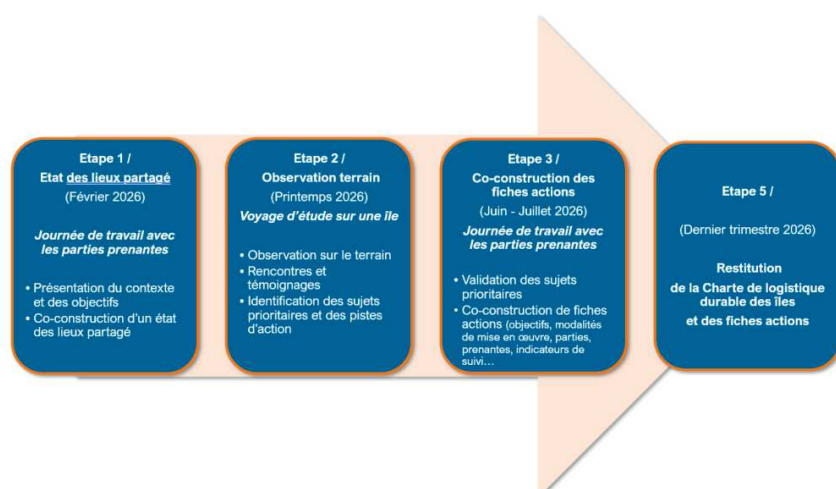
Objectif du projet

Déployer une logistique performante et durable au profit des acteurs économiques et des territoires insulaires

Le projet poursuit quatre grands objectifs stratégiques :

- Proposer une charte engageante et des fiches actions opérationnelles élaborées collectivement pour faciliter le déploiement sur les différents territoires.
- Outils les territoires avec des supports concrets : fiches actions, indicateurs, parties prenantes à mobiliser...
- Partager une vision globale de la logistique des îles avec toutes les parties prenantes grâce au dialogue public-privé
- Identifier des points d'amélioration et co-construire des solutions concrètes

Le projet se déploie sur l'année 2026 autour de trois journées de travail et d'une restitution finale.



À l'issue de la démarche, plusieurs productions concrètes seront livrées :

- **Un état des lieux partagé** : diagnostic global des pratiques, besoins et contraintes, co-construit avec les acteurs locaux.

- **Des fiches actions** : propositions détaillées d'actions expérimentales ou structurelles, avec objectifs, des propositions de modalités de mise en œuvre, les parties prenantes à impliquer et des indicateurs de suivi.
- **Une charte d'engagement** : document fédérateur définissant les principes d'une logistique insulaire durable.

Programme de l'atelier #1 – 28 janvier 2026 - Brest

- Une table ronde introductive pour présenter les données clés et poser les enjeux
- Des ateliers collaboratifs
 - Pour construire un état des lieux partagé des chaînes logistiques,
 - Identifier les problématiques et prioriser les actions
- Des interventions rythmées pour présenter les points saillants des différentes études déjà effectuées sur le sujet.
- Un moment d'interconnaissance pour renforcer les synergies entre les acteurs présents

Table ronde introductive

Une table ronde introductive a permis de poser les enjeux de la logistique insulaire en faisant dialoguer des acteurs des différents maillons de la chaîne de la logistique des îles :

- Mickael Le Ru, Directeur SSE et RSE, Even distribution
- Véfa Kerdonkuff, Responsable armement, Breizh Go Penn ar Bed
- David Fiant, responsable logistique, Breizh Go Penn ar Bed
- Clément Nageotte, Co-fondateur, La distillerie de Ouessant
- Laurent Fily, Responsable exploitation et service client, La Poste
- Lydia Rolland, Première Adjointe, Mairie de Ouessant

L'intégralité des échanges est à retrouver dans l'article ci-après : [La logistique des îles : un défi partagé - Bretagne Supply Chain](#)

Identification des acteurs en présence

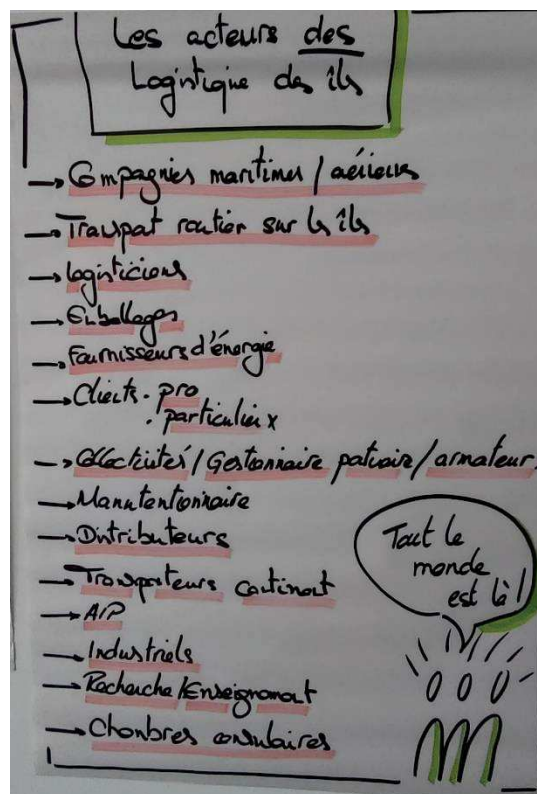
L'atelier a regroupé **40 participants** et a permis de valider que l'ensemble des typologies d'acteurs impliqués dans la logistique insulaire était représenté, à l'exception des compagnies aériennes, des manutentionnaires et des clients finaux particuliers.

L'écosystème de la logistique insulaire est le suivant :

Co-construction d'une charte
et d'un plan d'action
en faveur d'une logistique durable des îles
Compte-rendu de l'atelier #1 – 28 janvier 2026



- Compagnies maritimes et aériennes
- Transporteurs routiers insulaires et continentaux
- Logisticiens
- Secteur de l'emballage
- Fournisseurs d'énergie
- Clients professionnels et particuliers
- Collectivités
- Gestionnaires portuaires
- Armateurs
- Manutentionnaires
- Association des îles du Ponant
- Secteur de la recherche et de l'enseignement
- Chambres consulaires
- Distributeurs



Atelier « la fresque du voyage d'un colis »

Les participants ont été invités à compléter la fresque « le voyage d'un colis » vers et depuis les îles. Chaque participant a pu indiquer les actions menées tout au long du trajet d'un colis et identifier celles qui étaient performantes ou représentaient des points de difficultés. L'objectif était de visualiser les points de frictions et les opérations inspirantes, innovantes.



Ce qui a été identifié comme fonctionnant correctement :

Acteurs réalisant l'action	Actions	Nombre de mentions par les participants
Transporteurs	Communiquer (avec les acteurs de la desserte)	1
Ports & dessertes	Transporter (en mer)	1
Transporteurs	Transporter jusqu'au port	1
Transporteurs	Approvisionner les gares maritimes	1

Ce qui a été identifié comme étant des points de frictions ou nécessitant des améliorations :

Acteurs réalisant l'action	Actions	Nombre de mentions par les participants
Industriels & distributeurs du continent	Tracker	3
Industriels & distributeurs du continent	Consigner (retour au fournisseur sur le contient)	2
Transporteurs	Tracking / traçage des colis	2
Collectivités	Gérer les déchets	2
Collectivités	Mutualiser les fournisseurs (du continent)	1
Industriels & distributeurs du continent	Coordonner (coopération des acteurs)	1
Ports & dessertes	Conditionner	1
Ports & dessertes	Stocker	1
Ports & dessertes	Manutentionner	1
Entreprises insulaires	Demande plus de flexibilité à la compagnie maritime	1
Ports & dessertes	Redistribuer (arrivée sur port insulaire)	1
Collectivités	Stocker à l'arrivée du port	1
Industriels & distributeurs du continent	Produire de l'énergie et consommer au moment où il y en a (sur l'île)	1

Le transport routier et maritime sont des opérations maîtrisées mais ce qui pose principalement problème est le tracking des marchandises et les retours (emballages / consignes et déchets).

Atelier « les protagonistes de l'ombre »

Chaque typologie d'acteurs était invitée, en groupe, à compléter les éléments suivants :

- Son rôle dans la chaîne logistique
- Ses contraintes
- Ce qui dépend d'elle
- Ce qui lui échappe
- Les acteurs avec qui elle doit se coordonner
- Sa problématique principale

Les tableaux ci-dessous reprennent les éléments complétés par les différentes typologies d'acteurs.

Les entreprises insulaires	
Notre rôle dans la chaîne logistique	Donneur d'ordres auprès des prestataires de services logistiques et fournisseurs
Nos contraintes	Ruptures modèles ? Manque de place dans le bateau Respect des délais et qualité Manque de stockage Nos petites tailles d'entreprises Réglementation
Ce qui dépend de nous	Mutualiser les flux et les moyens Partager les informations (besoin, planning, capacités) Les modes de transport sur l'île Les quantités à déplacer / stocker Politique de consignes / recyclage
Ce qui nous échappe	Les modalités de la desserte et les délais de connections Le quotidien de la desserte La capacité foncière La répartition de la valeur dans la chaîne La saisonnalité / météo
Les acteurs avec qui nous coordonner	Commerçants et concurrents / confrères Compagnies maritimes & ports Offices du tourisme
Notre problématique principale	Le temps passé à gérer le suivi logistique et les aléas, rapporté à la petite taille de nos entreprises Le coût logistique (transport + suivi)

Les entreprises du continent	
Notre rôle dans la chaîne logistique	Production et distribution des marchandises pour les besoins insulaires
Nos contraintes	Tracking des supports de livraisons Accessibilité aux données Capacité de transport Emballages et formats différents Centralisation du volume vers Brest (retards) Sécurisation de la marchandise : vols, erreurs d'attribution et respect chaîne du froid
Ce qui dépend de nous	La traçabilité (à 50%) Emballage et formats, Consignes
Ce qui nous échappe	La capacité de transport La traçabilité (l'autre 50% car partage du même service) La centralisation des flux vers Brest La météo
Les acteurs avec qui nous coordonner	Pour le tracking : le transport maritime et le transporteur de l'île
Notre problématique principale	La traçabilité de la marchandise jusqu'au client final et retour (harmoniser les systèmes ?)

Les transporteurs	
Notre rôle dans la chaîne logistique	Transporter et approvisionner les marchandises
Nos contraintes	Les délais Le respect de la chaîne du froid La logistique reverse (consignes) L'accessibilité des ports
Ce qui dépend de nous	La phase de livraison avec la mise à disposition en temps et en heure
Ce qui nous échappe	La météo Les rotations des bateaux La perte de traçabilité Les volumes à livrer (aucune visibilité future) Le contact avec le destinataire
Les acteurs avec qui nous coordonner	Les compagnies maritimes Les compagnies aériennes Les ports
Notre problématique principale	La synchronisation entre l'heure d'arrivée des transporteurs sur le port et le départ du bateau

Les ports et dessertes maritimes	
Notre rôle dans la chaîne logistique	L'interface entre les îles et le continent Le transport maritime
Nos contraintes	Les investissements portuaires et dans les navires La surface disponible La gestion des flux de marchandises variables et difficilement prévisibles
Ce qui dépend de nous	L'offre de transport La surveillance / maintenance / organisation portuaire
Ce qui nous échappe	La météo Les procédures réglementaires La demande de transport
Les acteurs avec qui nous coordonner	Les entreprises / fournisseurs pour anticiper la demande et adapter l'offre Les transporteurs maritimes (pour les ports)
Notre problématique principale	Goulot d'étranglement spatio-temporel des chaînes logistiques dans un contexte de forte contrainte budgétaire

Les collectivités	
Notre rôle dans la chaîne logistique	Commander / coordonner / aménager / conditionner
Nos contraintes	Les infrastructures (dont le stockage) Le foncier et le manque d'espace La multiplicité des flux
Ce qui dépend de nous	La gestion des déchets (communes isolées) DSP (délégation de service public)
Ce qui nous échappe	La météo / marées Les infrastructures portuaires Les horaires des rotations Les surcoûts insulaires
Les acteurs avec qui nous coordonner	Les compagnies maritimes Les fournisseurs/ transporteurs Région & collectivités
Notre problématique principale	Des infrastructures inadaptées et un manque prévisibilité

Les enjeux prioritaires exprimés par les acteurs en présence sont donc les suivants :

Acteurs	Problématiques
Entreprises insulaires	Le temps passé au suivi logistique
Entreprises du continent	La traçabilité des marchandises
Les transporteurs	La synchronisation avec les bateaux
Les ports et dessertes	Lieu de goulot d'étranglement avec des contraintes budgétaires
Collectivités	Infrastructures portuaires inadaptées et manque de prévisibilité

Restitution croisée

Chaque typologie d'acteurs était ensuite invitée à partager leurs tableaux, et un autre groupe prenait la parole sur la problématique principale annoncée pour en échanger collectivement.

Le retour des ports et dessertes sur les infrastructures portuaires inadaptées :

L'usage des ports a beaucoup évolué depuis leur création : explosion du volume de fret et augmentation du volume de passagers. Dans quel sens prendre la question : est-ce aux infrastructures de s'adapter aux usages ou aux usages de s'adapter aux limites des infrastructures ? Le territoire a aussi ses contraintes (espace, préservation de l'environnement) et ne peut pas forcément s'adapter. Il faut voir ce qui est à prioriser.

Le retour des transporteurs sur le temps passé au suivi logistique :

Il n'y a pas de possibilité que les camions traversent sur certaines îles, ce qui engendre des ruptures de charges avec des acteurs supplémentaires dans la chaîne logistique, et donc plus de temps pour la gestion. De plus, le manque de visibilité sur la volumétrie n'est pas favorable pour un suivi logistique fluide.

Le retour des ports et dessertes sur la traçabilité des marchandises :

C'est une problématique qui devrait être résolue grâce au logiciel de tracking, qui est actuellement en test avec comme pilote l'île Yeu

Le retour des ports et dessertes sur la synchronisation avec les bateaux :

Les structures de stockage sur Brest sont justement faites pour absorber les aléas de décalage des horaires de départs des bateaux.

Atelier « Flash Back »

Interventions de :

- Marie Muetton, Association des îles du Ponant, sur les organisations logistiques déployées sur les îles du Ponant
- Marie Guingot, enseignante-chercheuse à l'IUT de Quimper et auteure de la thèse « L'île, l'entreprise et le navire : étude de la desserte insulaire et des adaptations des entreprises du Ponant, 2019 » sur les problématiques identifiées par dans sa thèse

Lien Drive vers les documents supports :

<https://drive.google.com/drive/folders/1BSVqzQPRdWjG1NJXCOy9XLTQNjB3YlOd?usp=sharing>

Atelier « Validation terrain »

Sur la base des conclusions de la thèse de Marie Guingot, les participants étaient invités à compléter les principales problématiques et enjeux rencontrés lors de la logistique insulaire et à prioriser les sujets qui méritent d'être traités.

Thématique	Problématique	Importance de la problématique par typologie d'acteurs (0 : non prioritaire)					Total
		Industriels & distributeurs continentaux	Transporteurs	Ports & dessertes	Entreprises insulaires	Collectivités	
Infrastructures portuaires et desserte = 18 pts	Non-adaptation des infrastructures portuaires : accès, circulation, chargement, stationnement			1	1	4	6
	Croisement et mauvaise cohabitation des flux de passagers/fret sur le port, notamment en période d'affluence saisonnière				2		2
	Absence de gare maritime et des services liés						0

Thématique	Problématique	Importance de la problématique par typologie d'acteurs (0 : non prioritaire)					Total
		Industriels & distributeurs continentaux	Transporteurs	Ports & dessertes	Entreprises insulaires	Collectivités	
	Stockage non adapté : en extérieur, non abrité, surface insuffisante, absence chambre froide ...	1	1	1			3
	Inadéquation des horaires de desserte				2		2
	Contraintes budgétaires			3			3
	Evolutions des usages portuaires (conflits d'usages)			2			2
Communication = 8 pts	Manque d'informations sur le suivi des marchandises lors des ruptures de charge (partage d'info en temps réel cf. tracking)	2	1				3
	Complexité de l'organisation logistique (liée à la multiplicité des acteurs)					2	2
	Manque de communication entre (tous) les acteurs de la chaîne log		2		1		3
Traçabilité = 9pts	Manque de contrôle qualité à la livraison au port continental (car absence entrepreneur insulaire)						0

**Co-construction d'une charte
et d'un plan d'action
en faveur d'une logistique durable des îles**
Compte-rendu de l'atelier #1 – 28 janvier 2026



Thématique	Problématique	Importance de la problématique par typologie d'acteurs (0 : non prioritaire)					Total
		Industriels & distributeurs continentaux	Transporteurs	Ports & dessertes	Entreprises insulaires	Collectivités	
	Problème de réattribution des marchandises entre les différents destinataires au débarquement (car marchandises éparpillées dans différents rolls/conteneurs)			1		2	3
	Moins de maîtrise et suivi de la marchandise, parfois bloquée, en attente ou perdue en gare maritime		1		1		2
	Consigne et récupération des supports de livraison (palettes, caisses, caissons...)	3	1				4
Décarbonation = 1pt	Pas de mutualisation / massification sur le dernier km		1				1
Surplus de temps et surcout = 6pts	Surcoût transport		2				2
	Temps alloué à l'organisation du transport (négociation spécifique, clarification des modalités insulaires pour le conditionnement, la livraison, les horaires...)		1				1
	Temps alloué/surcout au dernier km	1	1		1		3

**Co-construction d'une charte
et d'un plan d'action
en faveur d'une logistique durable des îles**
Compte-rendu de l'atelier #1 – 28 janvier 2026



Thématique	Problématique	Importance de la problématique par typologie d'acteurs (0 : non prioritaire)					
		Industriels & distributeurs continentaux	Transporteurs	Ports & dessertes	Entreprises insulaires	Collectivités	Total
Conditionnement = 8 pts	Dommages de manutention (liés au reconditionnement, à la re-palettisation et la mise en conteneurs de la marchandise)					2	2
	Inadéquation du conditionnement pour une traversée maritime			1	1		2
	Difficulté respect de la chaîne du froid	2					2
	Gestion des déchets et emballage (cf Reverse)	1					1
	Augmentation des déchets (ex: films de protection)			1			1

En conclusion, les thèmes prioritaires pour les différentes typologies d'acteurs sont donc les suivants :

Catégorie problématique	Indus & distri continent	Transporteur	Ports & dessertes	Entreprises insulaires	Collectivités	Nb points
Infrastructures portuaires et desserte	1	1	7	5	4	18
Traçabilité	3	1	1	2	2	9
Communication	2	3	0	1	2	8
Conditionnement	3	0	2	1	2	8
Surplus de temps et surcoût	1	4	0	1	0	6
Décarbonation		1				1

Atelier « Matrice de priorisation stratégique »

Sur les enjeux prioritaires identifiés lors de l'atelier précédent, chaque typologie d'acteurs était ensuite invitée à se positionner sur une matrice indiquant le niveau de priorité de l'action pour elle et le niveau de maturité estimé sur le sujet.

Légende :



Entreprises insulaires



Industriels et distributeurs du continent



Collectivités

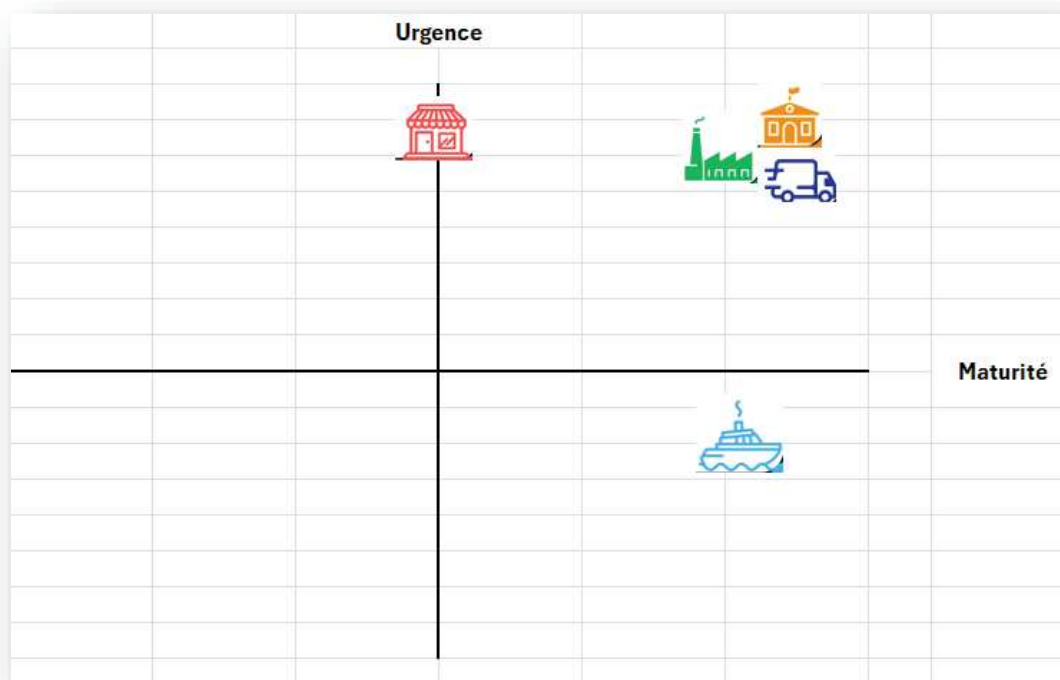


Ports et dessertes maritimes

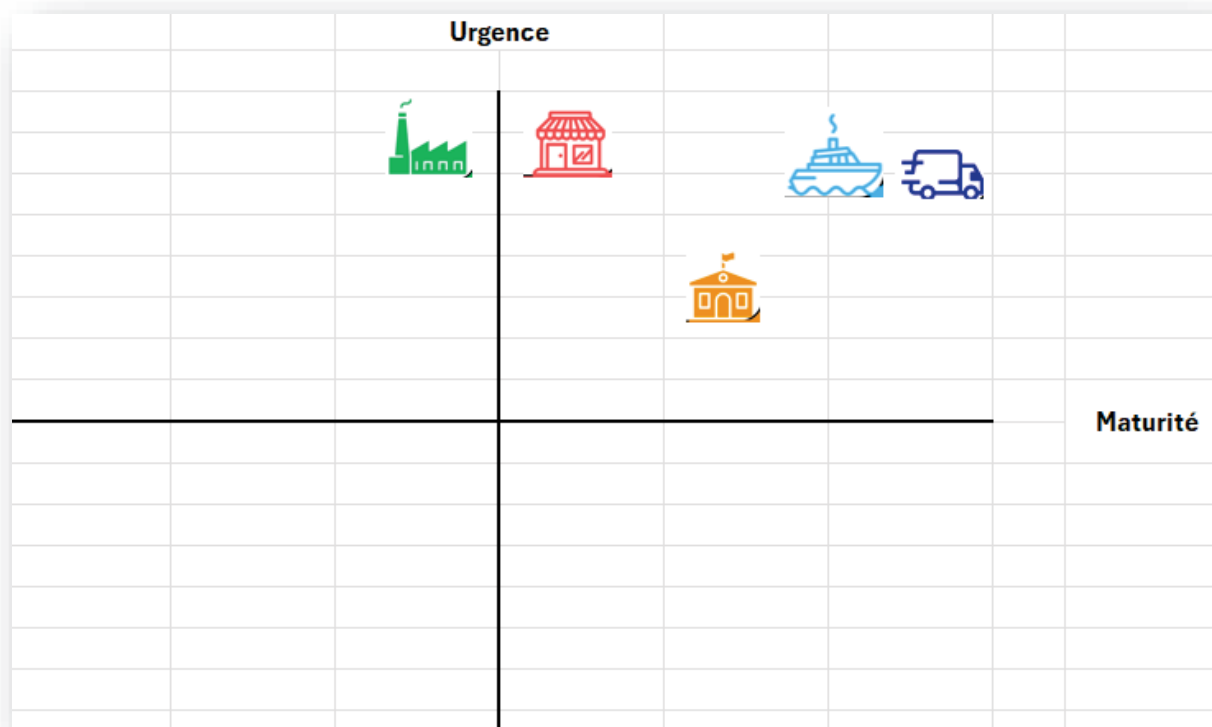
La coordination entre les acteurs

Sur le sujet de la communication et du manque de coordination entre acteurs :

- Les entreprises insulaires ont exprimé le besoin d'avancer même si le sujet n'est pas considéré comme simple.
- Pour les industriels du continent, les collectivités et les transporteurs, il existe déjà une communication entre acteurs mais elle nécessiterait des améliorations.
- Pour les ports et les acteurs de la desserte, cette communication existe déjà. Ils ne considèrent donc pas cette thématique comme une urgence.

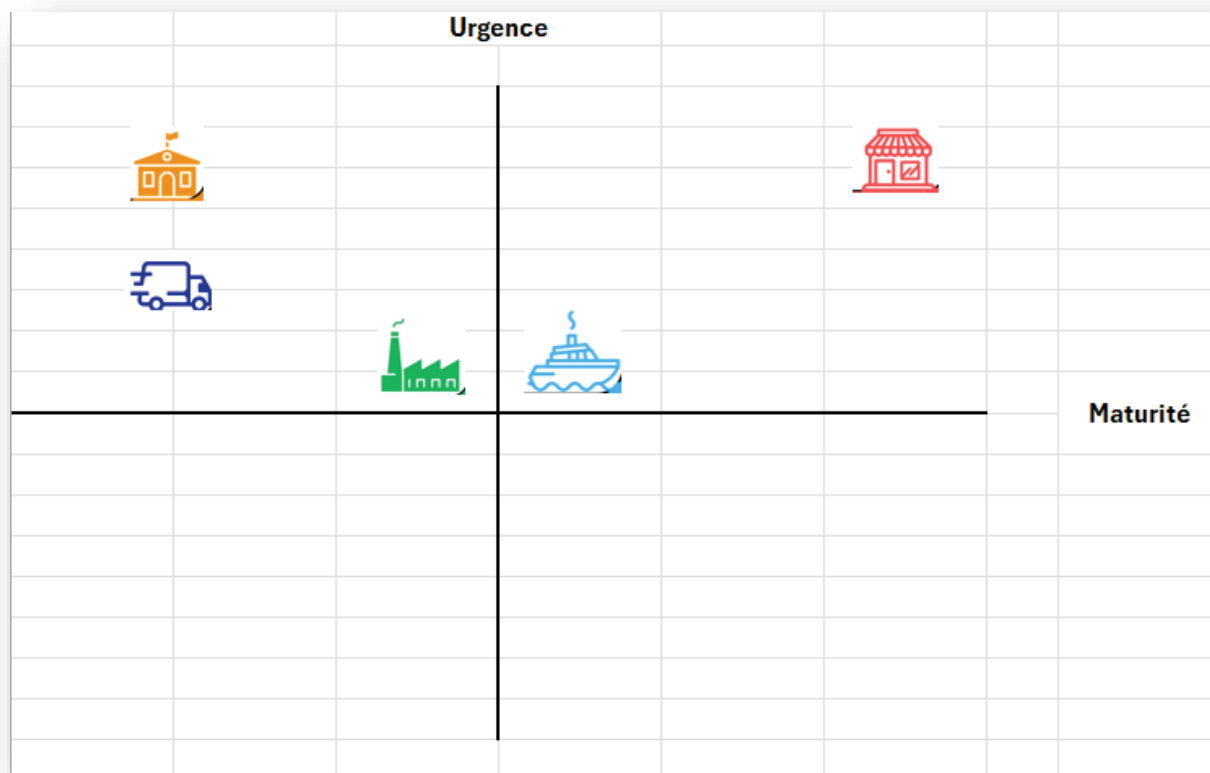


La traçabilité des marchandises



Le niveau d'urgence élevé est commun mais les entreprises insulaires et du continent, à l'inverse des transporteurs, n'estiment pas le sujet mature car il y a un sujet autour de la protection des datas et la multitudes des systèmes d'infos.

L'adaptation des infrastructures portuaires



Sur la question de l'adaptation des infrastructures portuaires :

- Les collectivités ont connaissance de la difficulté à faire évoluer le sujet qui a un fort impact à la fois sur le territoire et en termes financier.
- Pour les entreprises insulaires, le sujet est très urgent car il y a des risques d'accidents. Pour elles, le sujet est mature car les entreprises sont prêtes à participer et s'adapter.

Thématique	Problématiques	Entreprises insulaires	Entreprises du continent	Transporteurs	Port et dessertes maritimes	Collectivités
Infrastructures portuaires et desserte	Inadaptation du stockage (non abrité, espace insuffisant, absence de chambre froide)	Risque de détérioration de la marchandise (non abrité, absence chambre froide...) Risque de non-respect de la chaîne du froid	Risque de détérioration de la marchandise (non abrité, absence chambre froide...) Risque de non-respect de la chaîne du froid	Manque de place pour déposer la marchandise au port Risque de non-respect de la chaîne du froid	Complicite les opérations de chargement/ déchargement Risque de non-respect de la chaîne du froid	Encombrement de la voie publique Risque de non-respect de la chaîne du froid
	Mauvaise cohabitation des flux (fret et passagers) Conflits d'usages	Risque d'accidents Accès difficile pour récupérer sa marchandise au port		Surplus de temps pour circuler	Manutentions plus complexes	Risque d'accidents Difficulté de stationnement et circulation
	Inadéquation des horaires de desserte	Difficulté pour venir récupérer la marchandise rapidement (en plein service pour les restaurateurs et en horaires d'ouverture pour les commerçants...) Moins de rotations sur les phases hivernales - non favorable pour le développement commercial Rotation uniquement avec un seul port - rallonge distance		Difficulté pour se coordonner avec les départs des bateaux		
Organisation logistique	Mauvaise communication entre les acteurs de la chaîne logistique	Manque d'informations sur le suivi des marchandises (cf. rupture de charges) Surplus de temps pour l'organisation	Manque d'informations sur le suivi des marchandises (cf. rupture de charges) Surplus de temps pour l'organisation	Manque d'informations sur le suivi des marchandises (cf. rupture de charges) Surplus de temps pour l'organisation Absence de contact avec le destinataire final	Surplus de temps pour l'organisation Pas d'anticipation sur les variations de volumes	Surplus de temps pour l'organisation
	Offre limitée sur le transport du dernier kilomètre	Perte de temps pour venir chercher sa marchandise au port	Surcoût du dernier kilomètre insulaire	Perte de temps pour organisation Surcoût Manque de solution décarbonée		Non-décarbonation des activités (cf. pas de massification sur territoire)
	Gestion des stocks (îles et continent) pour pallier aux aléas météorologiques	Manque de stock au bon endroit pour pallier aux aléas météorologiques Ruptures chez le client	Manque de stock au bon endroit pour pallier aux aléas météorologiques Ruptures chez le client		Surplus de marchandises pour rattrapper les volumes non distribués	Retard de livraisons - dont des produits du quotidien
	Multiplicité des acteurs sur la chaîne logistique à coordonner	Surcoût transport Surplus de temps pour l'organisation (plus d'interlocuteurs) Délais de livraisons allongés	Surcoût transport Surplus de temps pour l'organisation (plus d'interlocuteurs)	Surcoût transport Surplus de temps pour l'organisation (plus d'interlocuteurs)		Complexité de l'organisation sur le territoire
Traçabilité	Manque d'informations sur le suivi de la marchandise (en temps réel et ruptures de charges)	Moins de maîtrise sur la marchandise Risque de perte marchandise plus important Surplus de temps pour trouver l'information sur la position de la marchandise	Moins de maîtrise sur la marchandise Risque de perte marchandise plus important Surplus de temps pour trouver l'information	Moins de maîtrise sur la marchandise		Moins de maîtrise sur la marchandise
	Problème de réattribution de la marchandise à destination (îles ou continent)	Perte de temps pour retrouver la marchandise Voire erreur dans les marchandises récupérées			Perte de temps pour retrouver la marchandise	Perte de temps pour retrouver la marchandise
Conditionnement	Mauvaise gestion de la logistique reverse (conditionnement, déchets)		Difficulté à récupérer ses boucles d'emballages		Augmentation des déchets à gérer	Augmentation des déchets à gérer
	Inadéquation des emballages	Dommages de manutention Difficulté pour respecter la chaîne du froid	Dommages de manutention Difficulté pour respecter la chaîne du froid	Difficulté pour respecter la chaîne du froid	Manutention plus compliquée Difficulté pour respecter la chaîne du froid Inadéquation du conditionnement pour la traversée maritime	Dommages de manutention Difficulté pour respecter la chaîne du froid Génération de déchets d'emballages